

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Le Prix du Président de la République. ▯ Le Grand Prix Cycliste



FAILLIOT

Le merveilleux athlète du Racing-Club, champion de France de
100 mètres, de 400 mètres plat et de 400 mètres haies.

(Voir pages 25 et 26.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: EDITIONS D'ART
90, Aven. des Champs-Élysées et 9, Aven. de l'Opéra

Abonn^t : France 24 fr. — Étranger 28 fr.
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro
et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux et de
nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT



ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME. PARIS

RENEZ GARDE, Madame

ne commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, et votre taille sera ou redeviendra svelte. — Le flacon de dragées est expédié franc, par le **LABORATOIRE** Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10 francs. — **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN**. — Avoir soin de bien spécifier : **Thyroidine Bouty**.

SUSPENSIOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr 50
pour VARICOCELES, HYDROCELES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

FAUTEUILS DUPONT
mûs par la personne assise
10, rue Hautefeuille
PARIS (VI)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

EXPOSITION INTERNATIONALE NANCY.

Mai-Octobre.
1909.



A. CLAVERIE

234, FAUBOURG
SAINT-MARTIN
PARIS

Nouveaux **BAS ÉLASTIQUES**
PERFECTIONNÉS
Les SEULS adoptés pour le Traitement rationnel des

VARICES

PHLÉBITES, ENFLURE
et FAIBLESSE des JAMBES

SUITES d'HYDARTROSE,
de FRACTURES, d'ENTORSES

Pression invariable — Soulagement immédiat.

MOLLETIÈRES et GENOUILLÈRES de SPORT

Lire la nouvelle "Notice sur les Varices" adressée franco

PARFUM
POMPEIA



L.T. PIVER
PARIS

50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNEAU**

Plus de **FEU**
Plus de **TARES**
MARQUE DE FABRIQUE
Seul **TOPIQUE** remplaçant le **FEU** sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des **Boiteries**, **Mollettes**, **Eca**, **Foulures**, **Vessies**, **Engorgements des jambes**, **Sueros**, **Eparvins**, etc.
Dépôt : 165, Rue St-Honore, Paris et dans les Principes Pharmacies

Photographie d'Art **FEMINA**
Hôtel de **BON** de réduction de 5% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Élysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

LORRAINE = DIÉTRICH



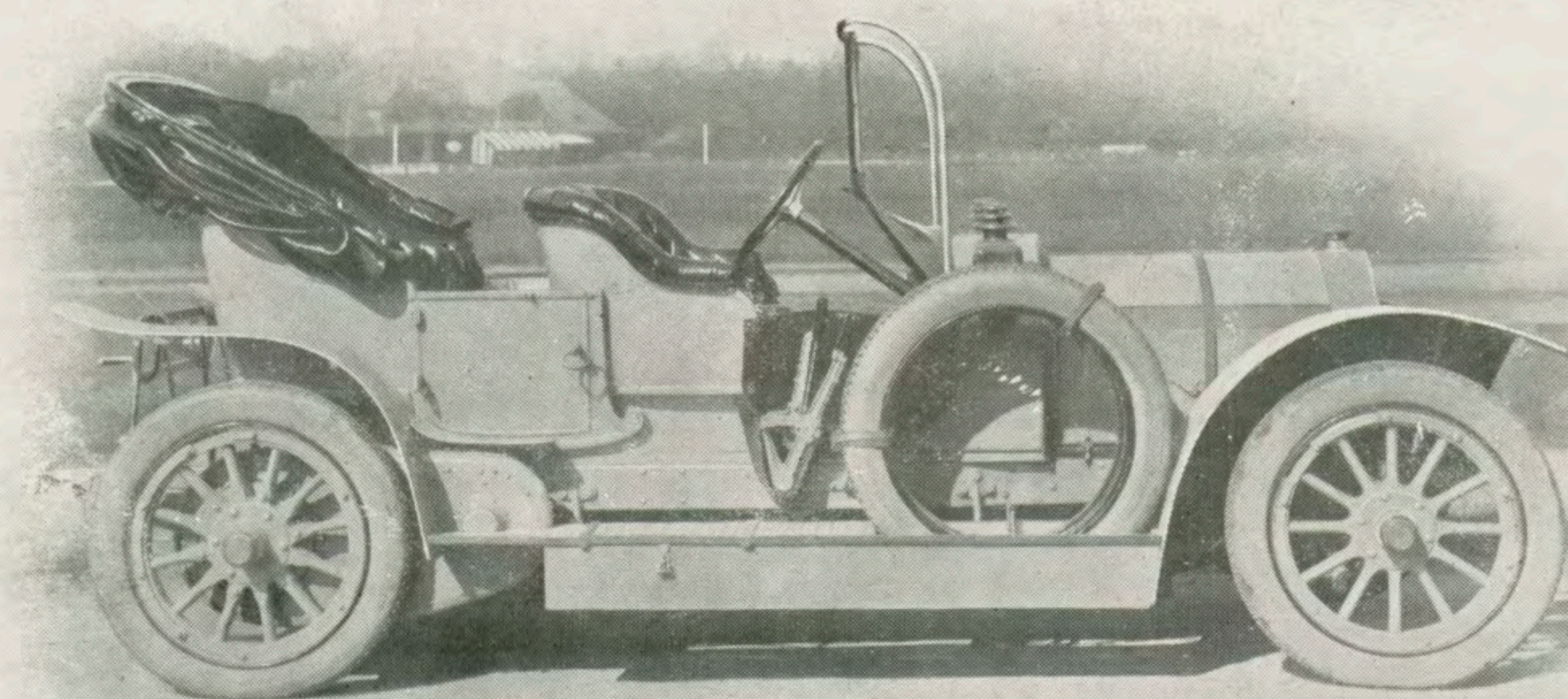
BUREAUX :

12, Avenue de Madrid

NEUILLY-sur-SEINE

TÉLÉPHONE 565-01

Envoi du Catalogue
franco sur demande



LA MEILLEURE VOITURE DE VILLE ET DE TOURISME (Carrosserie Vinet-Boulogne)



EXPOSITION :

21, Av. des Champs-Élysées

PARIS

TÉLÉPHONE 679-25

Envoi du Catalogue
franco sur demande

La Vie au Grand Air

Abonn^t : France 24 fr. — Étranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

10 Juillet 1909 N° 564

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS / Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens

PUBLICITÉ :

Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La page 600 fr.
Encartage 750 fr.



UN VOL DE BLÉRIOT AU CONCOURS D'AVIATION DE DOUAI

Samedi dernier, Blériot s'est élevé à l'aérodrome de la Brayelle, près de Douai, sur son monoplan n° XII. Après avoir fait une envolée à 30 mètres au-dessus de la ville, il couvrait 25 tours de l'aérodrome, soit 47 kilom. 277 m. en 47 m. 17 s. Soudain, une fumée s'élevait, le feu avait pris dans le carter. Blériot coupait l'allumage et descendait de 30 mètres en vol plané, sans avaries autres que ses chaussures brûlées. Le lendemain, à Juvisy, Blériot volait pendant 50 m. 8 s., gagnant le prix de Mme Edmond Archdeacon.

LE TOURISME EN MONTAGNE

Le mal des montagnes des moteurs Une côte est d'autant plus difficile à monter que son altitude moyenne est plus élevée

Au moment où commence la saison de villégiature en montagne, au moment où les touristes donnent le dernier coup de fion à leur voiture avant de partir vers les hautes régions, si nous parlions un peu du tourisme en montagne ?

Oh ! à un point de vue très spécial, seulement, mais qui ne laisse pas que de présenter un certain intérêt : Comment va se comporter notre voiture sur les pentes raides des routes de montagne ?

Vous avez, dites-vous, une voiture qui monte le Cœur-Volant en troisième : les routes alpines ne sont donc pas pour vous inquiéter ; en êtes-vous bien sûr ?

La pente des routes de montagne n'est pas en général excessive, c'est vrai. Grâce à de nombreux lacets, on arrive à ne pas dépasser normalement 7 ou 8 0/0 (ce qui est déjà un joli denier, surtout quand ladite côte se prolonge pendant quelque dix kilomètres). Mais les pentes dures, pour être rares, n'en existent pas moins. S'il faut en croire le Guide Michelin, les pentes de 11 et 12 0/0, voire quatorze, se rencontrent quelquefois. Il faut pouvoir les gravir.

Avant de partir, examinons donc ensemble si nous ne serons pas arrêtés en route par un calage intempestif du moteur.

La raréfaction de l'air L'air atmosphérique que nous respirons et que nos moteurs respirent, forme autour de notre globe une couche relativement mince qui pèse sur nous comme le ferait une couche d'eau de 10 m. 33 d'épaisseur.

A proprement parler, l'atmosphère n'a point de limites : à mesure que l'on monte, en effet, la pression atmosphérique diminue, suivant une loi logarithmique : c'est-à-dire qu'on n'arriverait à la pression zéro qu'à une hauteur infiniment grande.

Empruntons au commandant Paul Renard l'explication très claire qu'il en donne dans son livre sur l'aéronautique.

« Considérons, dit-il, un mètre cube d'air reposant sur le sol par une base de 1 mètre carré (fig. 1). Sur la base inférieure, ABCD de ce mètre cube, règne la pression totale de l'atmosphère ; sur la base supérieure, EFGH règne une pression moindre, car cette surface n'a pas à porter le poids du mètre cube considéré.

« Lorsqu'on mesure la pression au niveau du sol et un mètre plus haut, on constate que la pression supérieure est égale à la pression inférieure diminuée de 1/8.000^e de sa valeur.

« Si l'air se comportait comme un liquide, en gardant une densité constante à toute pression, la colonne totale portée sur le mètre cube aurait une hauteur de 8.000 mètres. Cette hauteur serait celle de l'atmosphère, si celle-ci était homogène.

« Quand on s'élève dans l'air, on ne perd jamais (comme pression) qu'une fraction de ce qui reste et on n'arrive jamais au bout. Tel est, exprimé en langage vulgaire, le sens qu'il faut donner à l'expression « loi logarithmique ».

Nous voilà loin de nos moteurs, semble-t-il ? Nous y touchons, au contraire.

Dans la montagne, la pression atmosphérique sera plus faible qu'au niveau de

la mer, et diminuera très rapidement quand l'altitude augmentera. C'est ainsi qu'à 5.500 mètres, la hauteur barométrique n'est plus que de 38 centimètres, la moitié de ce qu'elle était au niveau de la mer. A 2.600 mètres, hauteur des cols de route les plus élevés (Galibier), elle sera d'environ 57 centimètres, 3/4 d'atmosphère. Quelle sera l'influence de cette raréfaction de l'air sur la marche d'une automobile ? Cette influence se manifeste de diverses façons.

Diminution de la cylindrée Tout d'abord, la masse d'air contenue dans chaque cylindrée est diminuée des trois quarts. Un moteur quatre cylindres de 100 d'alésage et 120 de course, par exemple, qui aspire 900 centimètres cubes pesant normalement

$$1,3 \times 0,900 = 1 \text{ gr. } 17$$

à chaque cycle, n'aura plus à se mettre sous la dent que

$$1,17 \times \frac{3}{4} = 0 \text{ gr. } 88.$$

d'air atmosphérique

Il en résultera une perte de puissance, due à ce que le nombre de calories que explosion se trouve réduit

Si notre puissance de 30 chevaux, il n'en aura plus que 22.

Et nous allons voir qu'il n'aura même pas ces 22 chevaux.

Carburant La quantité d'air diminuant, la quantité d'essence devra diminuer aussi, pour que la carburation reste satisfaisante.

Or, le poids d'essence qui jaillit au gicleur à chaque aspiration dépend de la dépression qui existe dans le cylindre à ce moment-là et non de la pression absolue. Donc, en général, un carburateur réglé à une certaine altitude donnera un mélange trop riche à une altitude plus élevée. Se méfier, par conséquent, en montagne, des carburateurs automatiques sans prise d'air réglable : ils peuvent vous jouer de vilains tours.

Mais supposons que le chauffeur astucieux ait su parer à ce danger et obtienne la carburation

optimale. Est-ce à dire que son moteur gardera la puissance théorique de 22 chevaux ? Que non, hélas ! car la raréfaction de l'air agit encore sur le taux de la compression.

La compression Nous savons que si V est le volume de la cylindrée, v le volume de la chambre de compression, le taux de la compression est

$$\frac{v}{V+v}$$

Il semble donc qu'il reste le même, quelle que soit la valeur de la pression barométrique.

Il n'en est rien, car cette formule donne précisément la compression... en atmosphères et non en kilos. Dans la pratique et à une altitude faible, on peut confondre les deux unités. Mais, en montagne, cette confusion n'est plus permise.

La valeur de la compression en kilos sera seulement (à 2 600 mètres, par exemple)

$$\frac{v}{V+v} \times \frac{3}{4}$$

Si notre moteur comprimait normalement à 4 kilos, il n'aura plus maintenant que 3 kilos. Son rendement, et par conséquent sa puissance, seront encore notablement diminués. Pour ne pas être trop pessimistes, admettons que les trois quarts resteront. Nous n'avons donc plus que 16 chevaux environ.

Est-ce tout ? Non, pas encore, ou du moins, cela peut ne pas être encore fini !

Avance à l'allumage Dans les moteurs à avance fixe, c'est-à-dire dans la grande généralité des moteurs actuels, une autre cause va encore diminuer

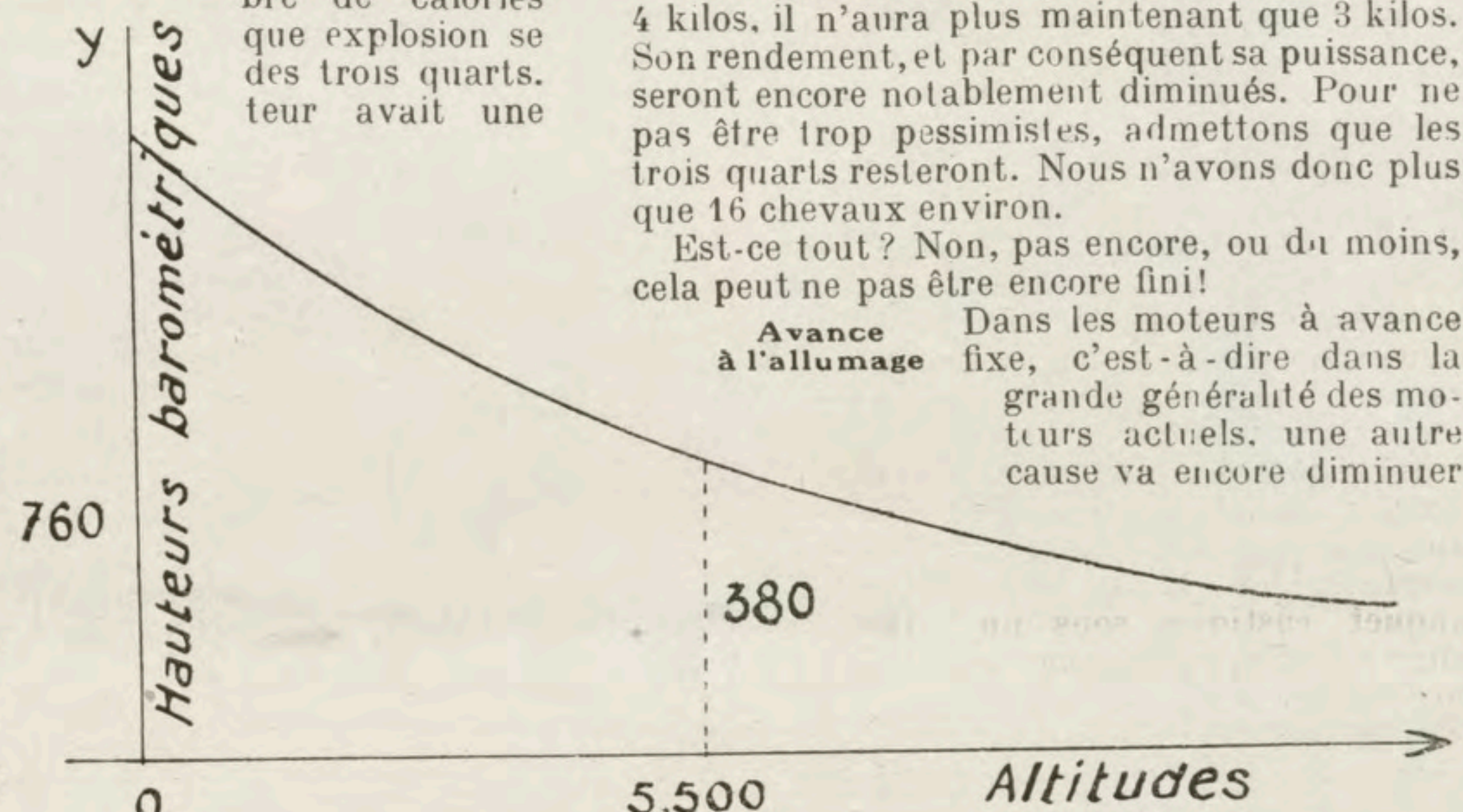


Fig. 2.

Courbe donnant les pressions barométriques en fonction des altitudes. Les altitudes sont portées en abscisses, suivant O x, et les pressions en ordonnées, suivant O y.

la puissance de notre malheureux véhicule.

La compression diminuant, l'inflammation du mélange gazeux se propage avec beaucoup moins de rapidité. L'avance à l'allumage fixée par le constructeur devient insuffisante. Si l'on ne peut y remédier, il y a de ce chef une diminution notable de puissance.

Autres effets de la raréfaction de l'air sur le moteur L'air influe encore

sur sa marche d'une autre façon. L'eau bout à 100° au niveau de la mer. Mais la température d'ébullition baisse assez rapidement quand l'altitude s'élève. C'est ainsi qu'à l'altitude de 2.600 mètres l'eau bouillira à 90° environ.

L'eau de refroidissement va donc se vaporiser d'autant plus qu'elle sera moins refroidie qu'en temps normal. En effet, le radiateur (qui ne radie d'ailleurs rien du tout) cède par conductibilité sa chaleur à l'air qui vient le traverser. Or, cet air est de l'air raréfié, de l'air dont, par conséquent, la chaleur spécifique est diminuée. Il absorbera donc moins de calories, et l'eau en conservera davantage.

Tout conspire donc pour arrêter notre moteur. C'est ce qui explique que, à peu près seules, les grosses voitures se hasardent sur les routes de grande altitude.

H. PETIT.



Une voiture dans la haute montagne.

A 2.600 mètres, la hauteur barométrique n'est plus que de 3/4 d'atmosphère, ce qui n'est pas sans influence sur la marche du moteur.

L'AÉRODROME DE CROIX-D'HINS

La Ligue méridionale aérienne vient de faire l'acquisition d'un

L'AÉRODROME de Croix-d'Hins, situé aux portes mêmes de Bordeaux et dont il est fait grand bruit en ce moment dans les milieux aéronautiques, vient de faire l'objet d'une visite officielle de plusieurs aviateurs et dirigeants de l'Aéro-Club de France.

On remarquait notamment MM. Blériot, Esnault-Pelterie, Tissandier, Gastambide, Guffroy; MM. Léon Barthou, vice-président de l'Aéro-Club de France; de Castillon de Saint-Victor, Soran, Paul Rousseau, etc.

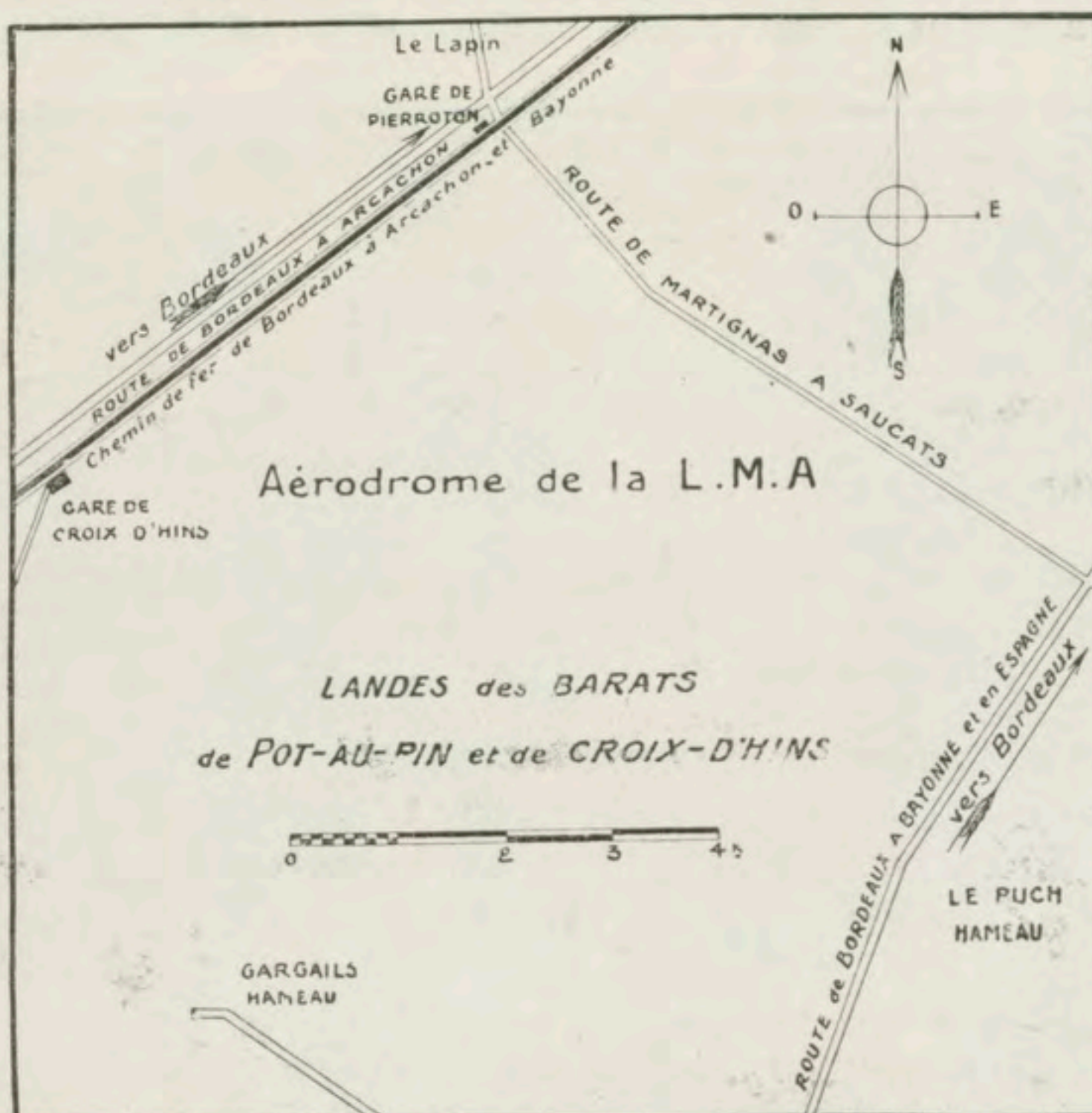
Jamais excursion plus pittoresque ne fut organisée. La Ligue méridionale aérienne à qui l'on doit l'acquisition de ces immenses terrains de Croix-d'Hins pour leur prochain aménagement en champ d'aviation, et qui avait convié les notabilités ci-dessus à venir lui donner leurs précieux conseils, avait fait royalement les choses, de concert avec le toujours vaillant Aéro-Club du Sud-Ouest, et M. C.-F. Baudry, le très actif président de ces deux groupements, peut être vraiment fier de son œuvre.

Un cortège automobile formé, le samedi matin à 9 heures, en plein centre de Bordeaux, place de la Comédie, emporta les visiteurs vers Croix-d'Hins, situé à peu près à mi-chemin de Bordeaux à Arcachon, sur une des routes les plus délicieusement ombragées de France.

A Croix-d'Hins, M. Saulières, vice-président de la Ligue, attendait les visiteurs dans sa propriété où déjà se dressaient les tables d'un banquet rustique, sous un velum pavoisé aux couleurs de tous les aéro-clubs présents.

Avant ce déjeuner, on fit la visite de l'aérodrome. Elle fut des plus curieuses.

Echassiers, échassières (il en reste quelques-uns dans ces landes, comme aux temps anciens), cavaliers, charrettes à sable du pays, à larges roues, traînées par des mules, des chevaux ou des bœufs, rien ne manqua dans la mise en marche de la caravane, pour lui donner un aspect de convoi exotique, en route dans les savanes désertiques de quelque continent très lointain. L'aérodrome de Croix-d'Hins sera prodigieusement grand et



Plan de l'aérodrome.

L'aérodrome de Croix-d'Hins est situé sur la route de Bordeaux à Arcachon, à proximité de la gare du même nom.

immense domaine, destiné aux évolutions des aviateurs

très facile à aménager sur ce soi idéalement plat. Il est situé entre les grandes routes de Bordeaux-Bayonne et de Bordeaux-Arcachon, en bordure de la ligne du Sud-Express, avec la station de Croix-d'Hins à l'entrée même du terrain, à sept heures de Paris.

Pas un arbre, pas un obstacle quelconque, au milieu de ces 700 hectares enclavés eux-mêmes dans un domaine de 3.000 hectares (30 millions de mètres carrés) absolument dénudés et entourés d'une lisière de forêts de pins, dont les cimes atteignent au plus 10 à 12 mètres. Des vols possibles en ligne droite de 7 et même 8 kilomètres et un circuit de 25 kilomètres! Le tout, à 16 kilomètres à vol d'oiseau de l'agglomération bordelaise.

Avec cela, liberté complète d'évolution sur cet aérodrome rêvé, n'ayant aucune servitude militaire et situé, au surplus, dans cette région littorale de la Côte d'Argent dont Royan, Arcachon et Biarritz sont les stations principales et dont la forêt colossale, parsemée d'innombrables clairières à atterrissages faciles, s'étend sur une étendue égale à 53 fois la forêt de Fontainebleau!

Une étude des plus complètes de l'Observatoire de Bordeaux va faire bientôt l'objet d'une publication sur le régime incomparablement favorable des vents faibles sur toute cette région.

En attendant, tous les aviateurs et dirigeants de l'Aéro-Club de France présents aux belles fêtes de Bordeaux ont déclaré ce champ d'aviation merveilleux et appelé à devenir un jour une des stations d'aviateurs de beaucoup les plus propices de France.

Un superbe banquet de gala a été offert le soir même aux aviateurs par l'Aéro-Club du Sud-Ouest. Il y a eu également brillante réception à l'Automobile-Club Bordelais et, pour clôturer ces fêtes, un grand concours de dix ballons de Paris, Bordeaux, Toulouse, Pau et Orléans; M. Léon Barthou, le distingué vice-président de l'Aéro-Club de France, pilotant le ballon-contrôle (*Belle-Hélène*).

Le départ de ces dix ballons fut donné sur la place des Quinconces, à Bordeaux.

MAURICE MARTIN.



Le départ pour la visite.

Echassiers et échassières, cavaliers, chars à bœufs, le cortège qui se forme dans la propriété de M. Saulières, est des plus pittoresques.



Les guides.

Montés sur les petits et nerveux chevaux lorrains, les organisateurs se préparent à guider les invités.

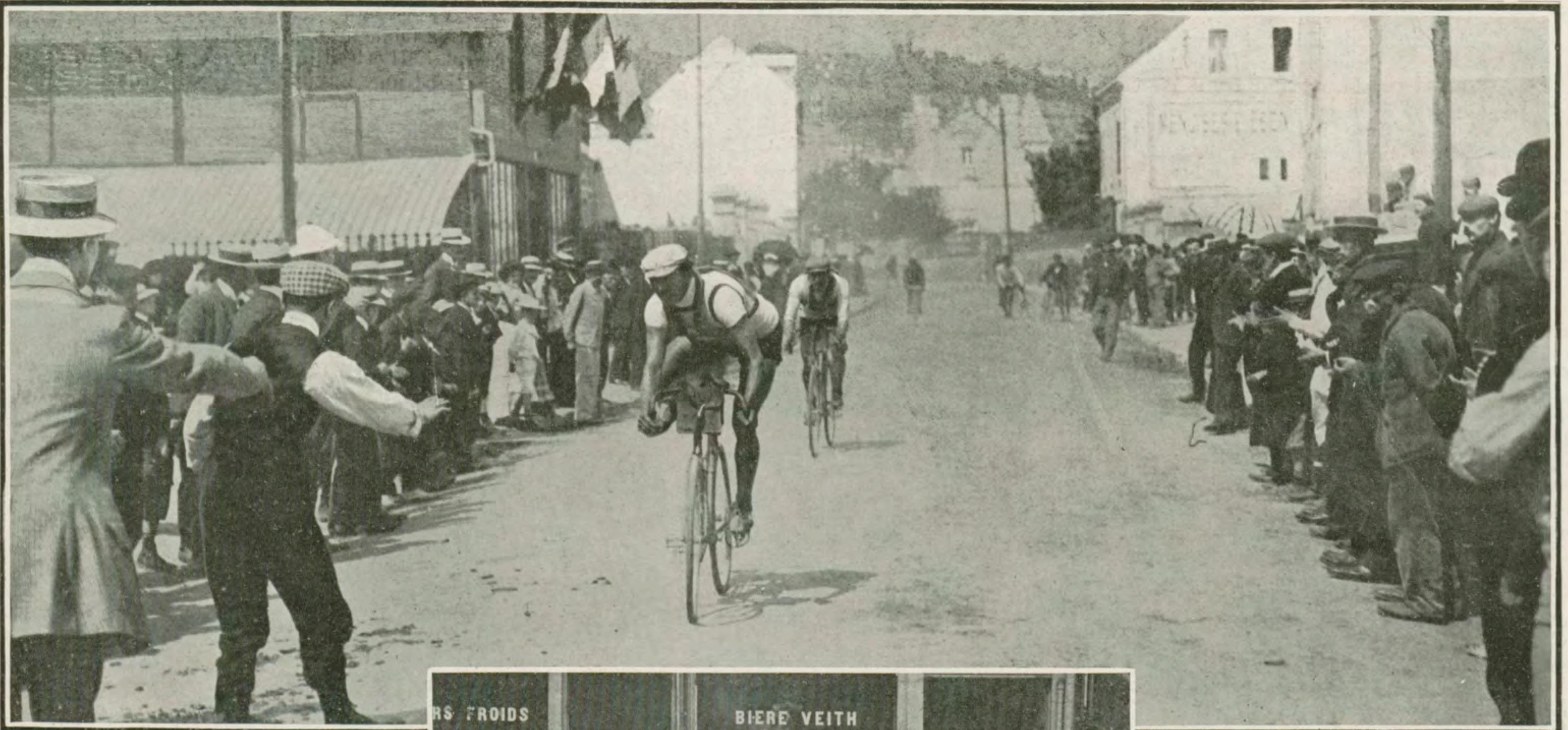


A travers la lande.

La lande est absolument plate; ni route, ni voie ferrée, ni ruisseau, ne la traverse. Sauf des broussailles de genêts et d'ajoncs, elle est complètement nue.

LE TROPHÉE DE FRANCE

Les épreuves du Trophée de France et du Circuit Peugeot ont continué à se dérouler, promenant les célèbres teams dans toutes les grandes villes



L'arrivée
Henri Lignon s'est classé premier dans l'équipe Paris-Reims, en 6 h. 50 m., battant Passerieu de trois



Après les courses.
A gauche, Elion (C. A. S. G.), gagnant du Trophée de France.



Le Trophée à Nancy.
C'est le Cycle Club Touriste qui s'est qualifié pour la finale. Ferry, du C. C. T., a pris la première place.

L'ABONDANCE des épreuves sportives nous a forcés à suspendre momentanément le récit des prouesses des deux célèbres teams, que leur manager Alibert présente tour à tour dans toutes les grandes villes de France. Jamais manifestation de sport ne rencontra un pareil succès. Et cela s'explique. Jamais, sur la route, coureurs ne se sont présentés au poteau de départ, avec pareille égalité de chances. Soins, machines, etc., tout est égal pour tous. Et comme il s'agit, d'autre part, d'hommes dont la valeur est sensiblement la même, il ne faut pas s'étonner si les résultats sont intervertis, pour ainsi dire, à chaque étape. Sans être animés les uns vis-à-vis des autres d'une jalousie de mauvais aloi, tous excellents camarades, les coureurs ont entre eux une rivalité sportive qui fait qu'à défaut d'avantages pécuniaires, l'honneur d'être premier au poteau les fait lutter avec acharnement.



Schilling rentre au quartier.
Schilling a triomphé à Reims, dans le Grand Critérium, tandis qu'Hourlier gagnait à Nancy.

à Reims.
longueurs. Le lendemain, il arrivait premier à Nancy, à 50 mètres devant Beaugendre, en 8 h. 40 m.



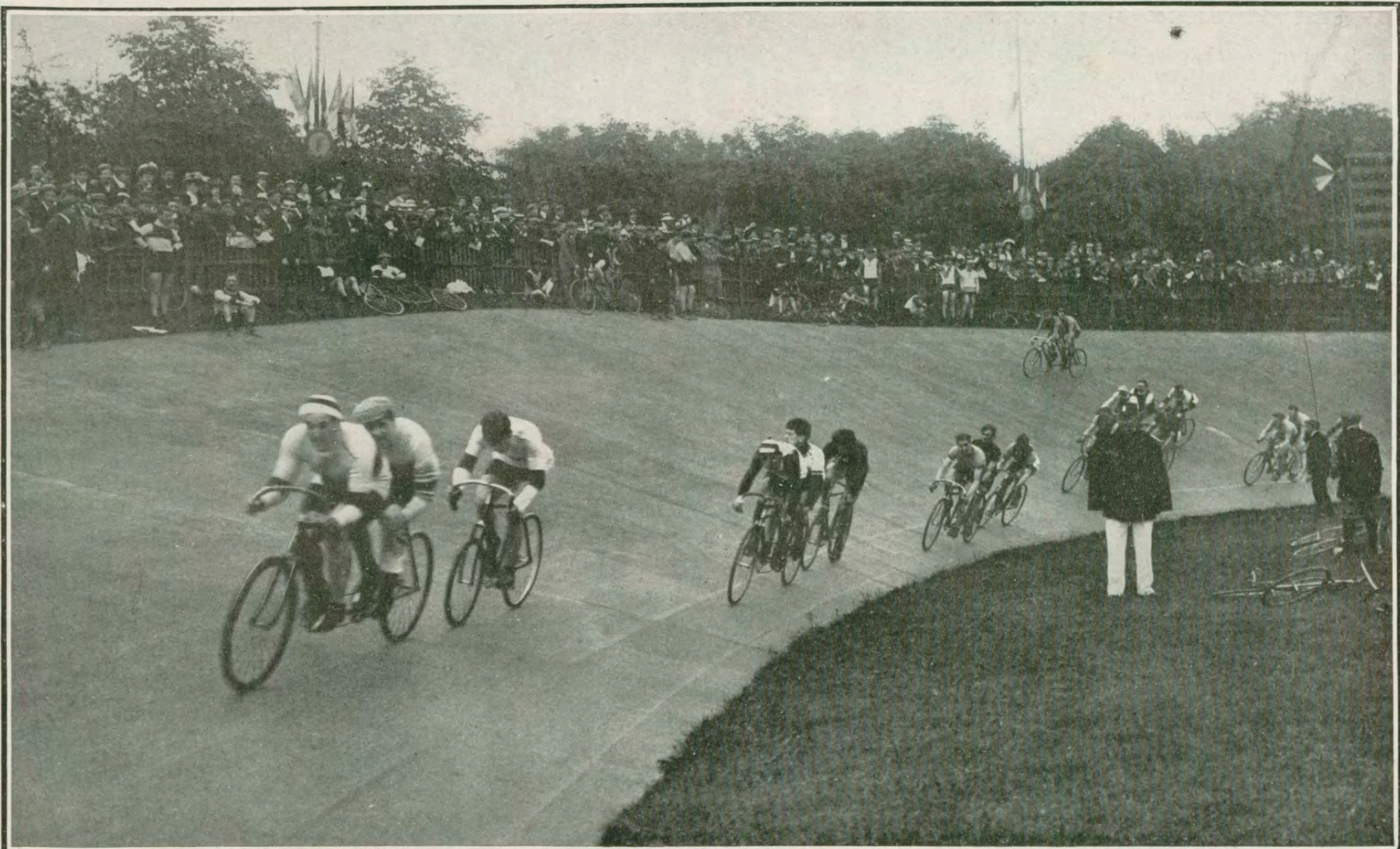
Au Vélodrome de Reims.
Hourlier emballe à la cloche. A sa droite, Rutt. Schilling gagne cette manche et la suivante.

Sur piste, il en est de même. Il est très regrettable que le malheureux accident survenu à Ellegaard et qui va le retenir, toute la saison, éloigné de la piste, nous prive de sa collaboration à ces luttes de sprinters, mais les Rutt, les Schilling, les Friol, les Hourlier et les autres n'en donnent pas moins aux populations enthousiastes le spectacle de luttes sincères et acharnées.

A Reims, Lignon se classait premier, à trois longueurs, devant Passerieu, tandis que Schilling remportait le Critérium de France, devant Hourlier et Friol, et que le Club Athlétique de la Société Générale se qualifiait pour la finale du Trophée de France, prenant aussi, avec Elion, la première place. A Nancy, ce fut encore Lignon, arrivant premier, devant Beaugendre, cette fois. Hourlier triomphait à son tour sur la piste. Pendant ce temps, le Cycle Club Touriste gagnait l'épreuve d'amateurs et était désigné pour venir courir à Paris. Telle fut la Pentecôte de Peugeot, dans l'Est de la France.
J. B.

LE GRAND PRIX CYCLISTE

Le Grand Prix Cycliste s'est disputé sous la pluie, mais devant un public imposant



Les 50 kilomètres amateurs ; au virage.

Les 50 kilomètres amateurs, courus derrière tandems, furent pour Parisot, qui abattit la course en 1 h. 2 m. 58 s. 3/5, l'occasion d'une jolie victoire.

C'EST sous une pluie inlassable que s'est courue la première journée du Grand Prix Cycliste. Cependant, la foule était grande, et certes, malgré l'inclémence du ciel, elle ne regretta pas de s'être dérangée. Friol, Dupré, Poulain, Major Taylor, Rutt, Van den Born, Mayer et Verri gagnèrent les éliminatoires du Grand Prix dans un fort joli style, et Rutt, qui paraît décidément en prendre l'habitude, renouvela sa vic-

toire de l'an dernier dans le handicap où il partait scratch. Bader et Mayer triomphèrent dans la course de primes, et Schilles dans l'épreuve d'amateurs. Le championnat des 50 kilomètres (amateurs) fut l'occasion d'une belle victoire pour Parisot. Enfin, vers les 7 h. 1/2, Darragon enleva de superbe manière les 50 kilomètres derrière motos, et ainsi finit la première journée du Grand Prix Cycliste.
H. D. F.



Rutt.

Rutt, a gagné dimanche le handicap où il partait scratch, confirmant ainsi la belle forme où il se trouve actuellement.



Auffray

Texier

Schilles

Départ de la finale du prix de l'A. C. F. (scratch internationale amateurs). Cette course fut gagnée aisément par Schilles, le champion de France amateurs, qui démarra dans la ligne droite et prit deux longueurs.

LA CORDE EN ALPINISME

La corde est l'auxiliaire indispensable de l'alpiniste. C'est grâce à son emploi ra-

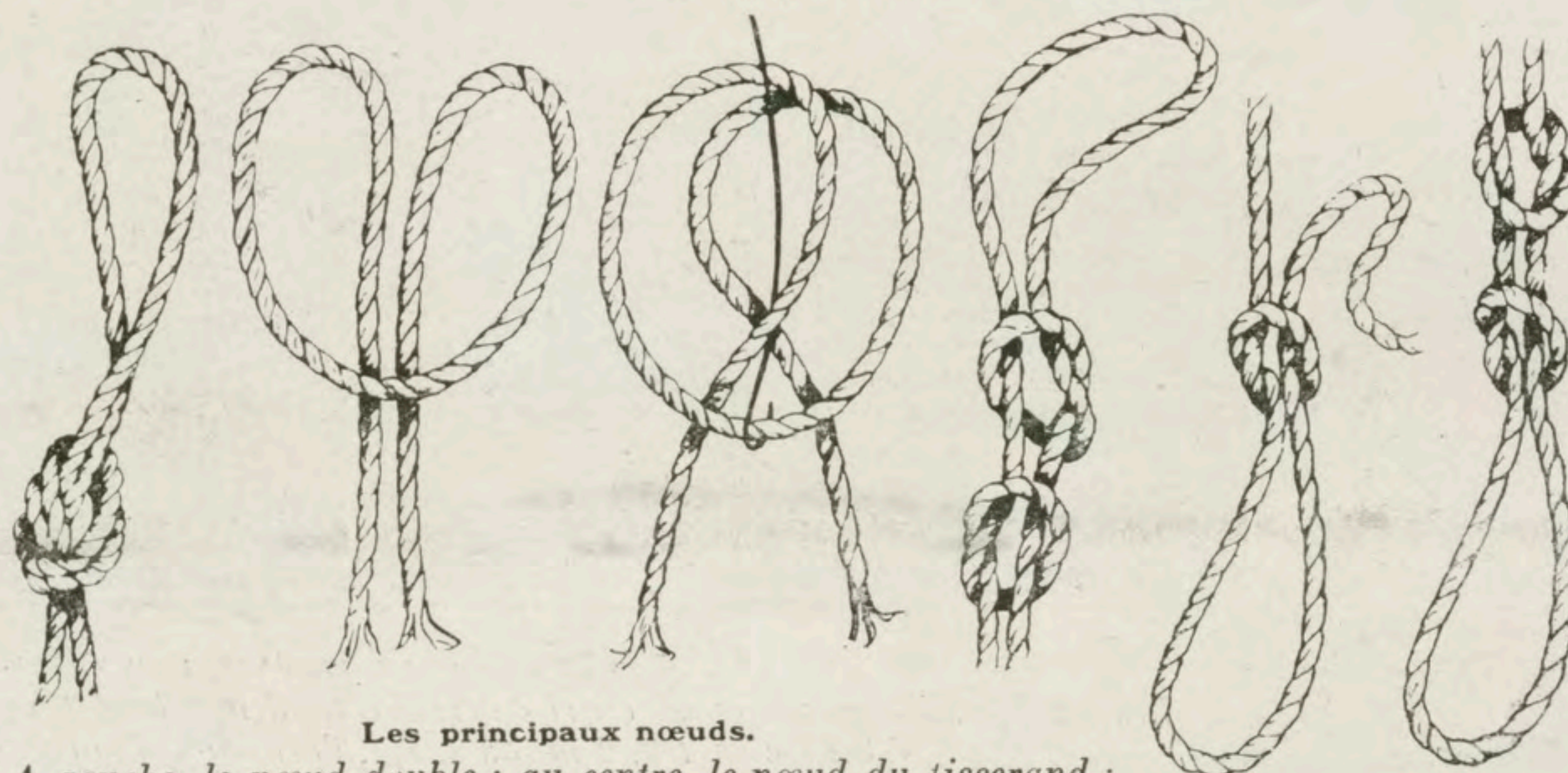
J'ai eu souvent à écrire sur cette question et il est probable que je vais me répéter. J'en demande pardon au lecteur qui, par hasard, m'aurait déjà lu. On ne saurait trop étudier la technique alpine ; certains conseils frappent les plus imprudents et maints accidents sont évités, grâce aux théoriciens. Du moins, je le pense, et c'est là mon excuse.

La corde a encore aujourd'hui ses adversaires, bien rares, il est vrai, mais ceux qui protestent contre son emploi, usent d'une éloquence néfaste, et il est à remarquer que ce sont les plus courageux alpinistes qui l'ont déclarée indispensable. Toutefois, il ne faut pas qu'un grimpeur s'habitue à considérer la corde comme essentielle, c'est-à-dire comme un soutien d'où lui vient toute sécurité. Les novices qui ont ascensionné entre deux guides solides — et pressés de gagner leur argent — sont très portés à commettre cette erreur. Il est difficile de s'en débarrasser et lorsque le débutant essaie à son tour de conduire une cordée, s'il a coutume de se sentir tirer, il perd les trois quarts de sa confiance et devient un danger pour les autres. Un des pionniers des Alpes, le célèbre Mummery, avait ainsi défini l'usage de la corde : « Elle devrait être regardée, par chaque membre de la caravane, exclusivement comme une aide et une protection pour son compagnon. » Dès que l'on a admis ce principe, se servir de la corde en montagne, devient toute une science.

Il faut d'abord savoir la choisir. Ce choix, il est vrai, est en général laissé au guide, mais il vaut mieux avoir la sienne, car la corde des guides est très souvent trop usagée. Celle qu'on



Avant la corde. — L'ascension de Saussure.
Avant qu'on ait eu l'idée d'employer la corde, celle-ci était remplacée par un simple bâton.



Les principaux nœuds.
A gauche, le nœud double ; au centre, le nœud du tisserand ; à droite, le nœud du pêcheur.

tionnel que l'on peut atteindre des points qui, sans elle, seraient inaccessibles

laissant jamais glisser jusqu'à la taille.

On remarquera que le nœud d'attache se fait en formant une boucle que l'on arrête à l'aide d'un nœud double. On passe cette boucle autour de son corps en la remontant des pieds jusqu'au-dessous des bras, et non à la ceinture, puis on rapproche le nœud en le serrant assez pour laisser la respiration libre. Ce système d'attache est le plus souvent employé. Il y en a une quantité d'autres, assurément préférables, comme le « nœud du tisserand », mais il est très difficile, dès l'aube, d'entreprendre des nœuds compliqués. On a déjà tant de mal à démêler la corde ! Le meilleur moyen de l'assurer est encore de former deux boucles et de passer celle de l'extrémité sur son épaule. Ainsi, on empêche la corde de quitter la poitrine et, en cas de chute, on est maintenu les pieds en avant. L'alpiniste qui est au centre de la cordée — et qui court le moins de risques — peut se satisfaire du double nœud. Il n'y a guère d'exemple qu'une bonne corde se soit cassée.

La corde devrait toujours avoir un minimum de 20 mètres, même si l'on n'est que deux. On peut ainsi la doubler, ce qui offre des avantages multiples :

1° La résistance de la corde est plus forte ;

2° La distance entre les deux grimpeurs est plus grande qu'entre les touristes d'une cordée de trois ou quatre, et ceci me semble indispensable pendant les traversées de glacier où l'on risque moins de marcher deux à la fois sur une crevasse cachée ;

3° En cas de chute dans une crevasse, d'un des membres de la caravane, le second peut assurer la moitié de la corde autour de son



Comment on doit tenir la corde.
La corde doit être tenue repliée dans la main, de façon à la laisser filer, quand le compagnon la tire.

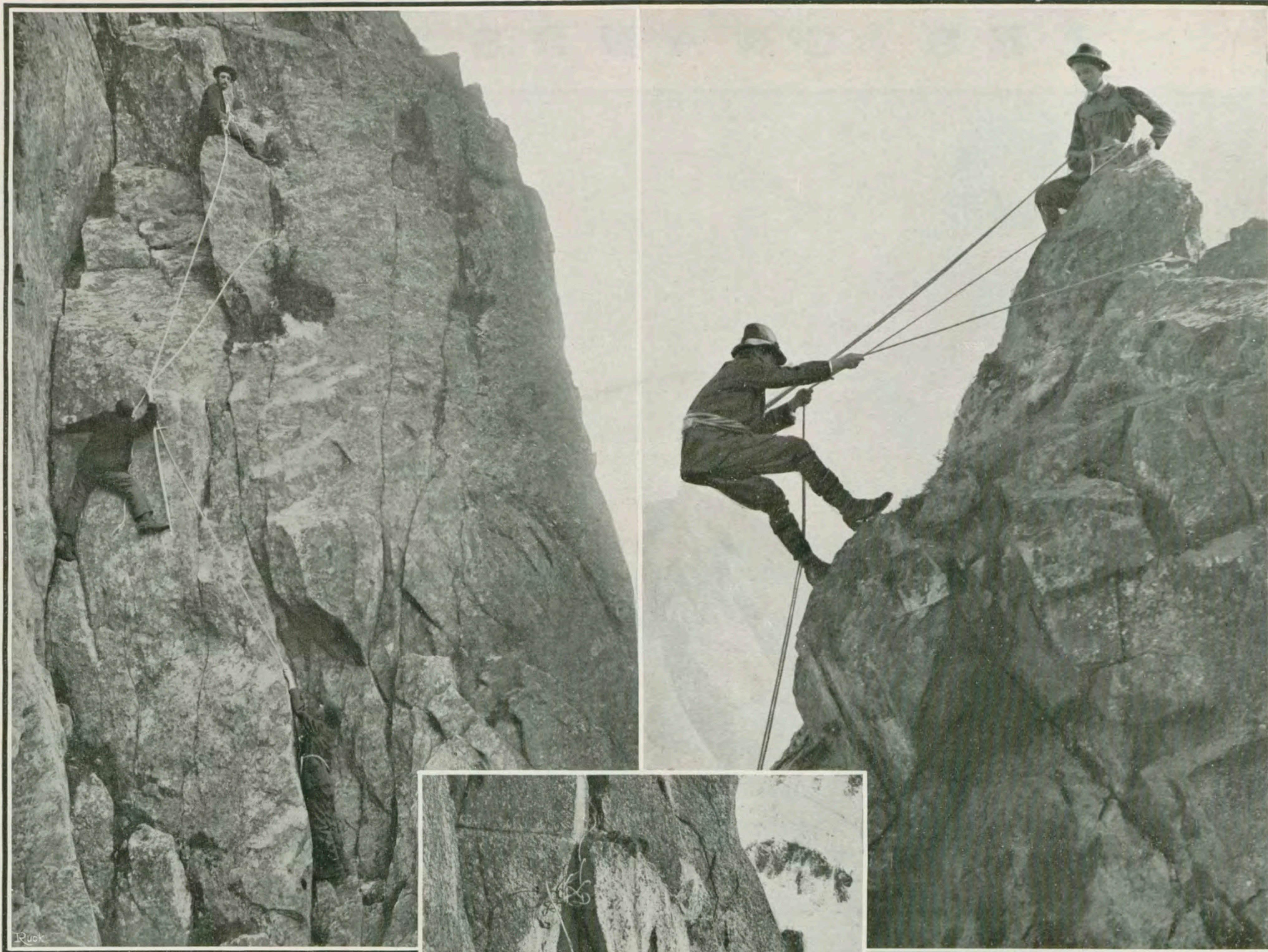


Mauvaise façon de tenir la corde.
Si elle est entourée autour de la main, on risque de se briser le bras dans un à-coup.

adopte de préférence est en chanvre de Manille. Les grands clubs alpins ne se sont pas encore entendus au sujet d'un diamètre-type. Les Allemands et les Anglais sont partisans du gros diamètre (13 millimètres). Les Suisses, les Français et les Italiens se contentent de 10 millimètres environ, ce qui rend la corde plus légère, tout en lui laissant la suffisante résistance de 5 à 600 kilos. Les cordes de soie, dont le poids est très minime, ont leurs détracteurs acharnés, bien qu'elles supportent jusqu'à 2.000 kilos. Certains alpinistes prétendent que la soie coupe les reins. Je crois que son grand désavantage est surtout d'être trop coûteuse. Les porteurs de l'Observatoire Vallot qui emploient des cordes de 16 et 18 millimètres de diamètre, augmentent ainsi volontiers leur charge par pure raison d'économie. D'ailleurs, lorsque la corde scie les reins, c'est qu'on s'en sert mal. On peut, en tout cas, éviter tout danger de choc brusque en ne la



Façon de s'attacher à la corde.
Le meilleur moyen d'assurer la corde est de former deux boucles et de passer celle de l'extrémité sur son épaule.



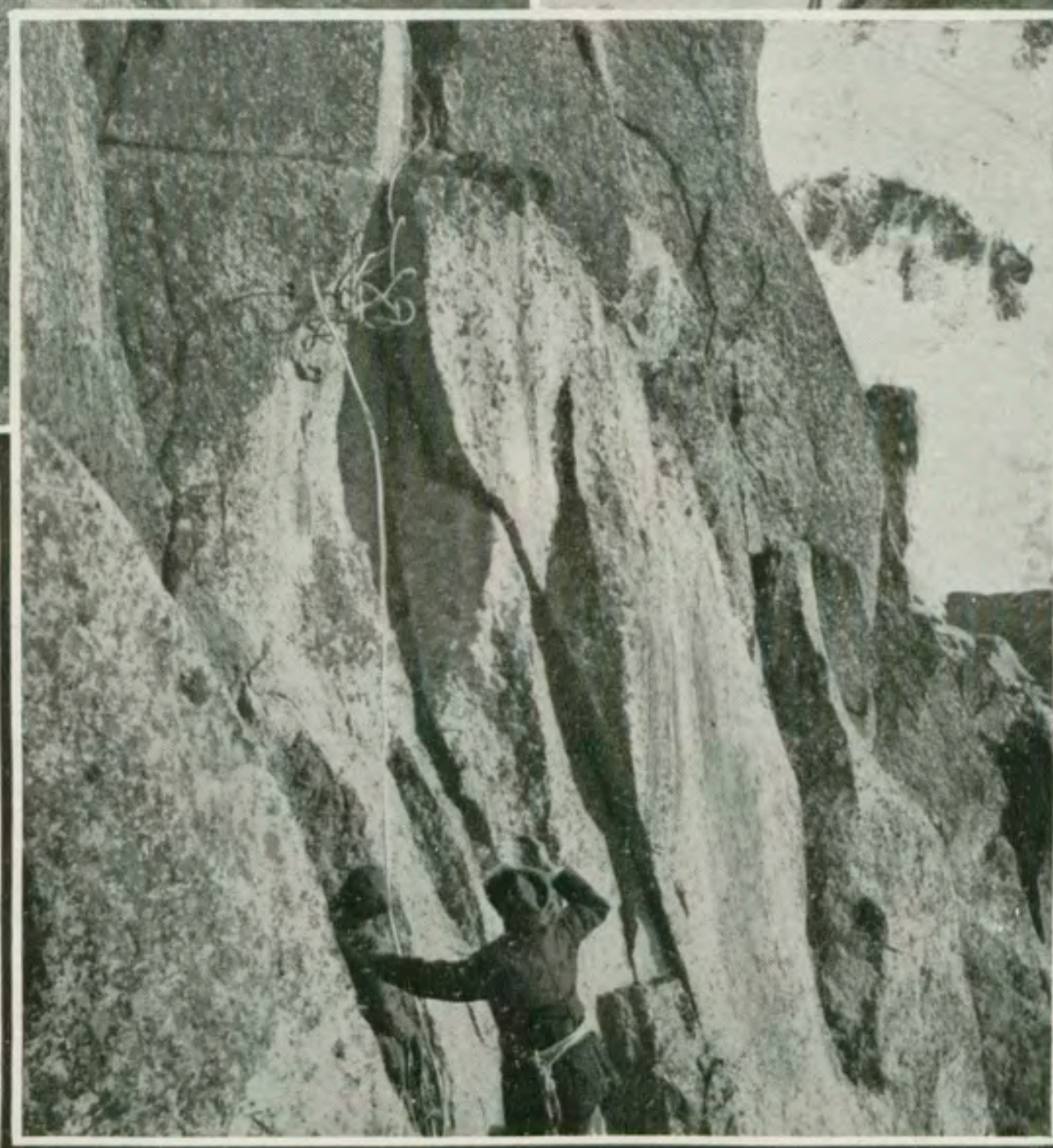
Usage de la corde dans les rochers.

Le guide a « assuré » la corde en la passant autour du rocher. Les alpinistes n'avancent qu'un par un, lorsque le premier a conquis une place solide.

piolet fiché dans la neige et tirer sur l'autre partie. La corde fixée au piolet pourra être utilisée par l'alpiniste tombé qui combinera ses efforts, en se hissant à ceux, souvent trop faibles, de son camarade;

4° La grande distance entre les grimpeurs permet encore à l'un d'eux de s'assurer dans une position solide, tandis que l'autre explore à 6 ou 7 mètres (plus haut ou plus loin), une plaque rocheuse ou quelque pont de neige. Ces avantages compensent l'embarras que cause une corde longue dans les rochers friables où il faut marcher l'un près de l'autre.

Puisque je parle de l'usage de la corde, il va sans dire que l'« alpinisme seul » n'est pas en question. Les montagnards expérimentés sont unanimes à déclarer que l'on risque la mort à tenter une traversée de glacier sans être encordé et, partant, sans compagnon. La cordée de deux, elle-même, est une grave imprudence. Elle n'a guère trouvé qu'un défenseur en la personne de Mummery qui prétendait que les pierres détachées par le premier de la caravane, dans une grimpe verticale, peuvent blesser le second, mais tuent à coup sûr le troisième ou le quatrième. On évite, en général, ces accidents en se tenant, comme je l'ai dit, rapprochés autant que possible. Pour ma part, si j'ai fait beaucoup de mes ascensions avec mon frère comme seul compagnon, c'est, qu'en dehors des guides que j'emploie rarement, il m'est difficile de trouver un camarade dont je sois sûr. Dans le cas où un membre de la caravane devient une charge



Lancement de la corde à la montée.

La corde est lancée le long du rocher, jusqu'à ce qu'elle se loge dans une anfractuosité où elle vient se coincer. (Clichés Wilmann.)

pour les autres, il est hors de doute qu'il y a moins de danger de n'être que deux, mais une cordée de trois bons grimpeurs est infiniment préférable. On peut même conclure que la cordée idéale est celle de quatre. En cas de défaillance grave d'un des membres, deux peuvent partir chercher du secours, tandis qu'un autre prend soin du malade. La caravane peut aussi se diviser, lorsqu'un seul refuse de continuer et deux, en tous cas, ont la liberté de poursuivre l'ascension. En outre, la présence de quatre montagnards exercés facilite singulièrement certains passages, grâce à l'aide réciproque qu'ils peuvent s'apporter. Mais là doit s'arrêter le nombre des touristes encordés. Cinq ou six personnes risquent de ne pas avoir une cohésion ni un ensemble parfaits. Une telle caravane est forcément moins

Rappel de corde à la descente.

Le dernier alpiniste maintient la corde tendue, tandis que l'autre descend. Le rocher, en surplomb, oblige ce dernier à poser ses pieds à plat.

rapide, plus exposée aux avalanches et aux chutes de pierres.

Lorsqu'on a choisi ses compagnons — qui, nécessairement pour les novices, sont des guides — on se préoccupe de la corde et de sa longueur. Il est d'usage de laisser entre chaque alpiniste une distance de 5 mètres; 6 mètres me semblent préférables, et j'ai toujours employé pour quatre des cordes de 30 mètres et non de 25.

En principe, la corde doit être tenue tendue, c'est-à-dire qu'elle ne doit jamais traîner, mais elle reste souple. On en garde une partie repliée dans la main (et non roulée autour de la main, ce qui peut broyer votre poignet si l'un de vos compagnons fait une chute), et on s'efforce de maintenir la corde ni tout à fait molle, ni tout à fait tirée. Si elle était tout à fait molle, le poids d'un homme qui tomberait s'augmenterait de la vitesse acquise et vous ne sauriez le retenir; si elle était tout à fait tendue, sur un glacier, lorsque le guide-chef voudrait sauter une crevasse, il serait violemment tiré en arrière; sur une pente, la glissade d'un camarade vous arracherait avant que vous ayez pu respirer, tandis que vous pouvez, au bon moment, laisser filer un bout de corde et établir votre équilibre. C'est surtout dans le rocher qu'il faut prendre garde à bien ramasser la corde, afin qu'elle n'entraîne pas les pierres branlantes.

(A suivre.)

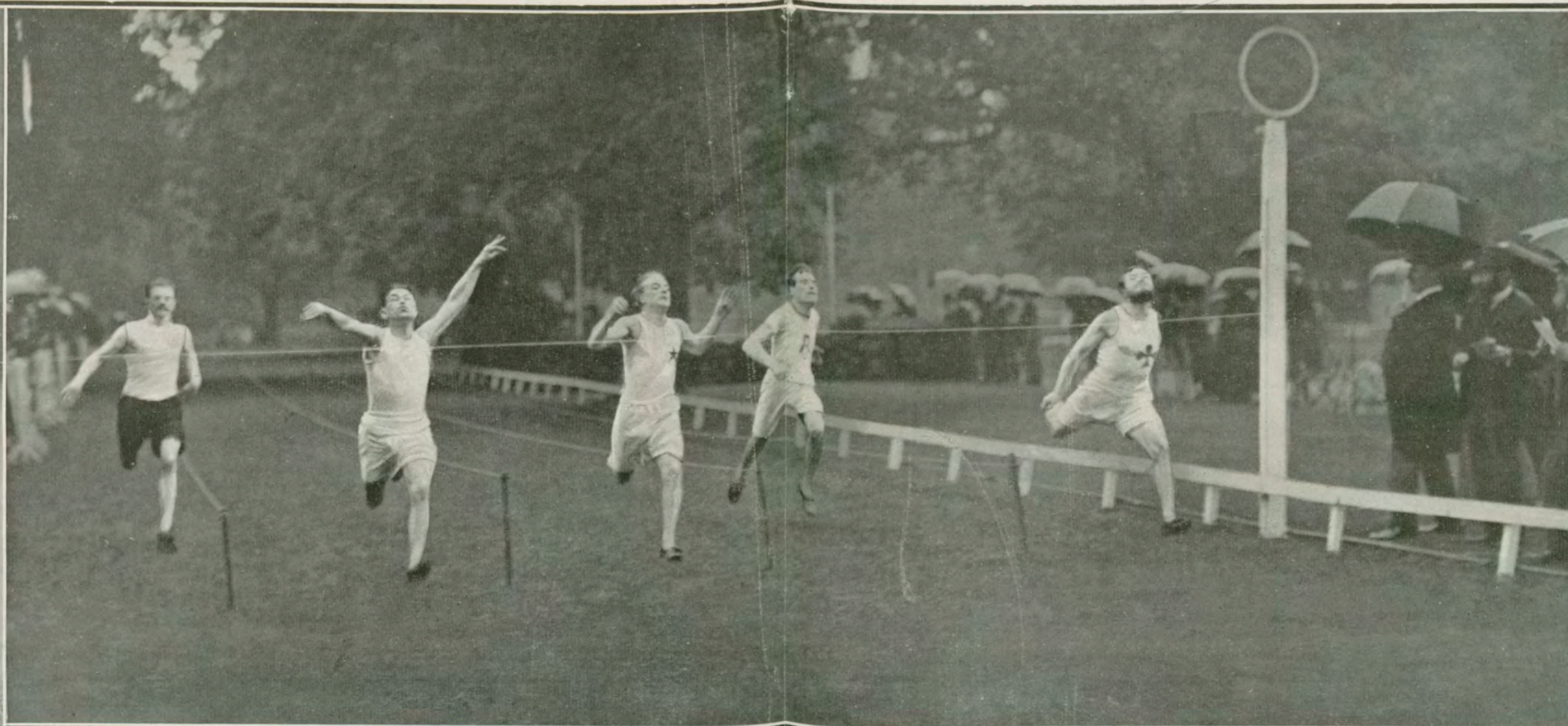
GEORGES CASELLA
Membre du C. A. F. et du C. A. S.

LES GRANDS PRIX DU RACING-CLUB DE FRANCE



Jacques Versel.

Versel, en l'absence de Keyser, a facilement gagné la course de 1000 mètres du Grand Prix de Paris, en 2 m. 44 s. 3/5.



Arrivée du Grand Prix du Comité (100 mètres, handicap).
Le 100 mètres handicap fut gagné par Moreau (5 mètres) devant Pecqueriau (2 m. 50), Bally (3 m. 50), Genin (6 m. 50), Martenot (8 m. 50). Temps : 11 s. 2/5.



Arrivée du 400 mètres handicap.

Failliot, parti scratch, remonte tous ses concurrents, et sur une piste détremée, gagne dans le temps superbe de 49 s. 3/5.

VÉRITABLEMENT, le R. C. F. méritait mieux que le temps lamentable dont fut gratifiée sa réunion de dimanche dernier. Entre deux averses et sous la pluie même, on fit disputer les épreuves, mais ce meeting, qui jusqu'ici avait une réputation d'élégance qu'il justifiait du reste, fut raté. Mais aussi, comment se risquer avec une robe aussi audacieuse qu'inédite et un chapeau sensationnel sous les gouttes serrées qui, tous les quarts d'heure, tenaient à se rappeler à notre attention attristée? Il fallait être enragé et bien couvert pour aller jusqu'à la Croix Catelan ou plus simplement nourrir le fol espoir d'y enlever un prix.

Le clou de la réunion aurait dû être le Grand Prix de Paris, où l'on espérait voir sur 1.000 mètres Versel, Keyser et même Failliot. Quelle entrée de ligne droite c'eût été! Malheureusement, les clubs proposent et l'Union dispose. Un retard imprévu dans la communication des engagements nous priva de ce régal et, en l'absence de Keyser, malgré lui empêché, et de Failliot, qui ne partait que pour rencontrer le Hollandais, Versel s'adjudgea sans douleur le bronze. Il ne l'avait du reste pas volé, il a assez travaillé cette année.

Rod, mieux à son aise qu'à Colombes, prit la première place du 110 mètres en un temps honorable.

Un autre vieux rescapé en fit autant dans le 1.500 mètres, malgré un rapide retour de Morlière.

Moreau eut enfin sa course dans le 100 mètres.

Le steeple vit Morlière finir premier avec aisance. Ce Morlière a des fins de courses d'une vitesse invraisemblable et pourrait bien, dans un ou deux ans, nous causer d'agréables surprises.

Le 1.000 mètres Scolaires, Prix Campbell-Wood, gagné par Saladin, fut honnête et nous arrivons enfin aux deux clous de la journée. D'abord, la course de 200 m. pour Minimes, où le Stade Français avait engagé une forte équipe et que s'adjudgea, avec une aisance déconcertante, et du reste justement applaudie, le plus jeune des champions en ligne, Robert Rousseau, qui trouva ainsi à 6 ans et 1 mois le moyen de gagner deux Coupes.

Le second clou était de taille. Ce fut le prix des Dames, 400 mètres, où pour la première fois de sa vie de coureur, Failliot dut s'étendre pour gagner. Et ce fut beau.

Parti un peu lentement, selon son habitude, alors qu'en tête Troisième filait à toute allure, Failliot ne rejoignit ses concurrents qu'à l'entrée de la ligne droite et dut alors pousser à fond durant 150 mètres pour remonter le lot. Quand il eut passé le poteau, on s'aperçut qu'il avait couvert la distance, malgré la piste mouillée, en 49 s. 3/5.

Et dire que la finale du Championnat d'Angleterre du 1/4 de mille n'a été gagnée sur cendrée qu'en 50 s. 4/5!

L. DE FLEURAC.



Arrivée du grand 110 mètres haies annuel.

Rod, qui part à 0, gagne d'une bonne poitrine sur Failliot, parti à 1 mètre, et Boucard (6 m.), qui arrive bon troisième.



Moreau.

Moreau, vainqueur du 100 mètres handicap, qu'il gagne de quelques centimètres, devant le courageux Pecqueriau.

LA GRÈVE DES LADS



1



2



3



4



5



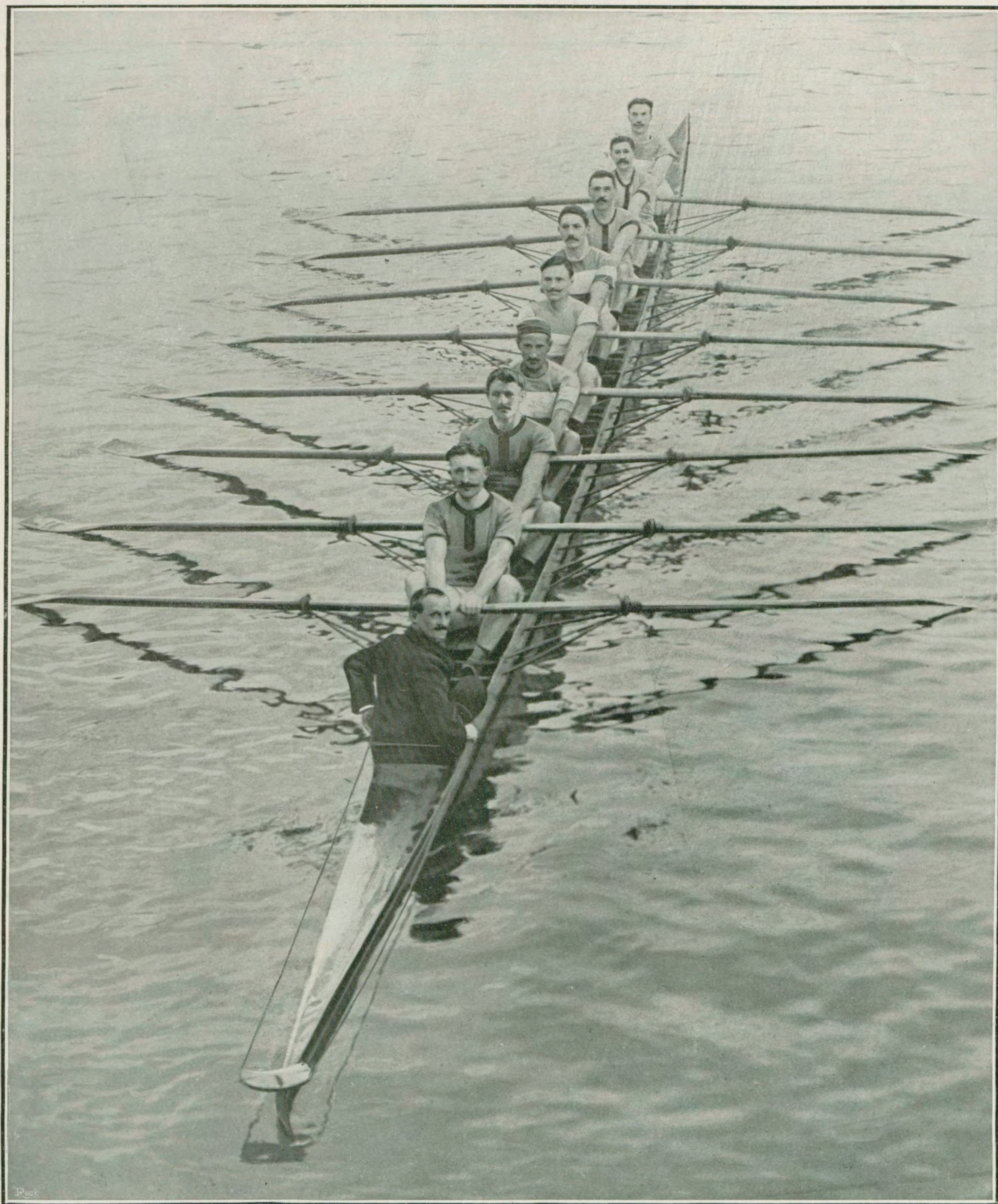
6



7

1. M.M. Autran, préfet de Seine-et-Oise, et Vidal, commissaire central, venus pour surveiller la grève des lads à Maisons-Laffitte. — 2. Distribution de la soupe communiste aux grévistes, avenue Eglé. — 3. M. Jean, officier de paix, préside au débarquement des chevaux à Maisons-Laffitte. — 4. Le drapeau franco-anglais des grévistes. — 5. Le préfet de Seine-et-Oise et M. Duverdy, maire de Maisons-Laffitte, en conférence à la mairie. — 6. Les chevaux débarquent à Maisons, pour le Prix du Président de la République, sous la surveillance des gendarmes. — 7. Quelques braillards emmenés par la force armée, pour atteinte à la liberté du travail.

LES VAINQUEURS DES GANTOIS



UNE ÉQUIPE MIXTE FRANÇAISE, VICTORIEUSE AUX RÉGATES INTERNATIONALES

Le huit mixte de la Basse-Seine et de la Marne, qui, tirant en couple dans la course armement libre, battit d'une demi-longueur, l'autre semaine, aux Regates Internationales dans le bassin d'Asnières, le huit de Gand ramant en pointe, après une lutte superbe de bout en bout. Temps : 5 m. 20 s., le meilleur du meeting — De haut en bas, les rameurs étaient : 1. De la Plane. — 2. Brown. — 3. Franz. — 4. Flosse. — 5. Bellen. — 6. Hénon. — 7. Louis Doyen. — 8. Salmon. — Barreur : Barberolle.

LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Malgré les menaces de grève, la grande épreuve de Maisons-Laffitte s'est disputée sans incidents, mais sous une pluie torrentielle

Le Comité de la Société Sportive a-t-il été bien inspiré en modifiant la date du Prix du Président de la République? Disputé jusqu'ici un mois après le Grand Prix, le voici fixé désormais au dimanche qui suit. L'espoir de retenir ainsi les chevaux anglais venus pour le Grand Prix paraît un peu chimérique, et il se pourrait fort bien qu'en vue d'avantages improbables, on en eût compromis d'autres qui sont certains. On a eu jusqu'ici, avec les meilleurs vétérans, l'élite des trois ans, et souvent le gagnant du Grand Prix. Malgré l'exemple de Verdun, qui n'est peut-être qu'une exception, et ne trouvera guère d'imitateurs, n'est-il pas à craindre que le plus grand nombre des propriétaires hésitent à imposer à leurs poulains, à huit jours d'intervalles, deux efforts aussi sérieux?

Reconnaissons pourtant que la présence de Verdun, cette année, si elle n'est pas une réponse décisive, est du moins une réponse heureuse. L'épreuve de Maisons a toujours réuni des lots remarquables et des sujets



Départ du Prix du Président de la République.

Six chevaux se sont présentés sous les ordres du starter. De gauche à droite, L'Inconnu, Verdun, Sea Sick, Roi Hérode, Moulins la Marche et Hérouval.

de tout premier plan, mais jamais le succès n'a été aussi complet que cette fois-ci : le gagnant du Grand Prix de cette année, le gagnant du Derby de l'an dernier et avec eux, le meilleur des vétérans.

On espérait un peu la rencontre de Negofol et de Verdun. On a eu celle de Verdun et de Sea Sick, qui ne répondait pas tout à fait à la même question, mais était plus intéressante encore peut-être et plus décisive. Le prestige de Verdun, déjà très grand après le Grand Prix, a été singulièrement accru par son nouveau succès. Il a battu, à dix ou onze livres pour l'âge et dans un style vraiment impressionnant, deux concurrents en pleine forme qui ne peuvent invoquer aucune excuse. Il y a désormais toute apparence que nous sommes en présence d'un vrai crack, sensiblement supérieur aux chefs de file des deux précédentes générations. L'analogie de carrière avec Finasseur qui, lui aussi, gagna cette épreuve avec quelques livres de surcharge se poursuit et se complète.

Negofol a toujours pour lui le fait acquis du Derby et une belle à jouer. Mais, plus que jamais, on a l'impression que Verdun n'aurait pas dû perdre à Chantilly et qu'il est bien décidément le meilleur.

S.



La rentrée du vainqueur.

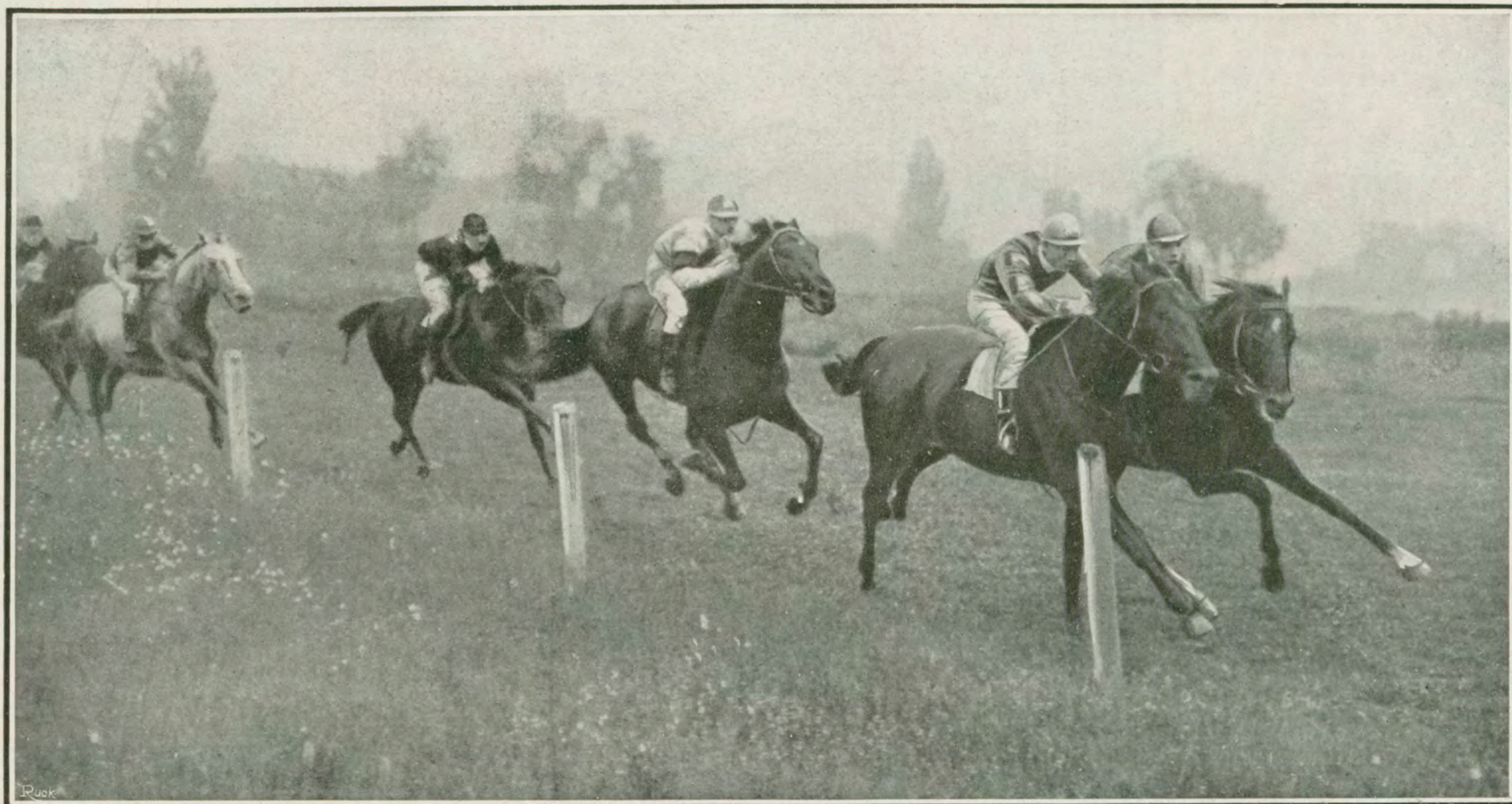
Verdun, pn al., 3 ans, par Rabelais et Vellena, à M. M. de Rothschild, monté par Barat, gagnant du Prix du Président de la République, conduit aux balances par son entraîneur d'Okhuysen.



D'Okhuysen reçoit les félicitations ministérielles.

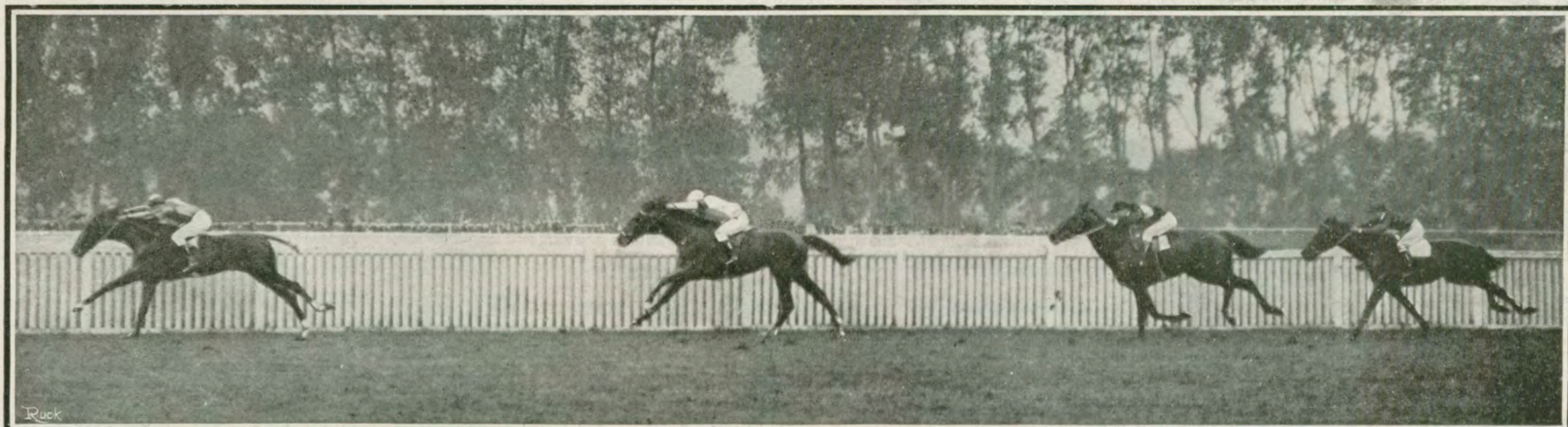
En l'absence du Président de la République, M. Ruau, ministre de l'Agriculture, félicite l'heureux propriétaire et son habile entraîneur.

LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE



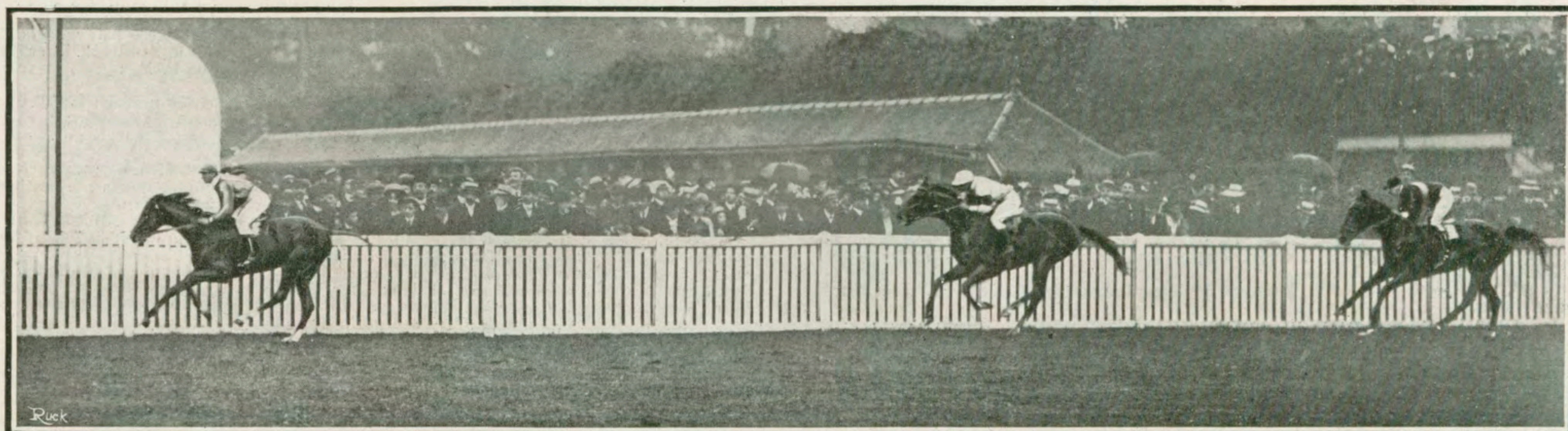
Au dernier tournant.

L'Inconnu s'est élancé en tête, suivi de Verdun, Sea Sick et Roi Hérode. Au tournant, Verdun commençait son effort et passait L'Inconnu, en dehors. Sea Sick suivait, tandis que Roi Hérode et Hérouval restaient en arrière et que Moulins la Marche gagnait deux places.



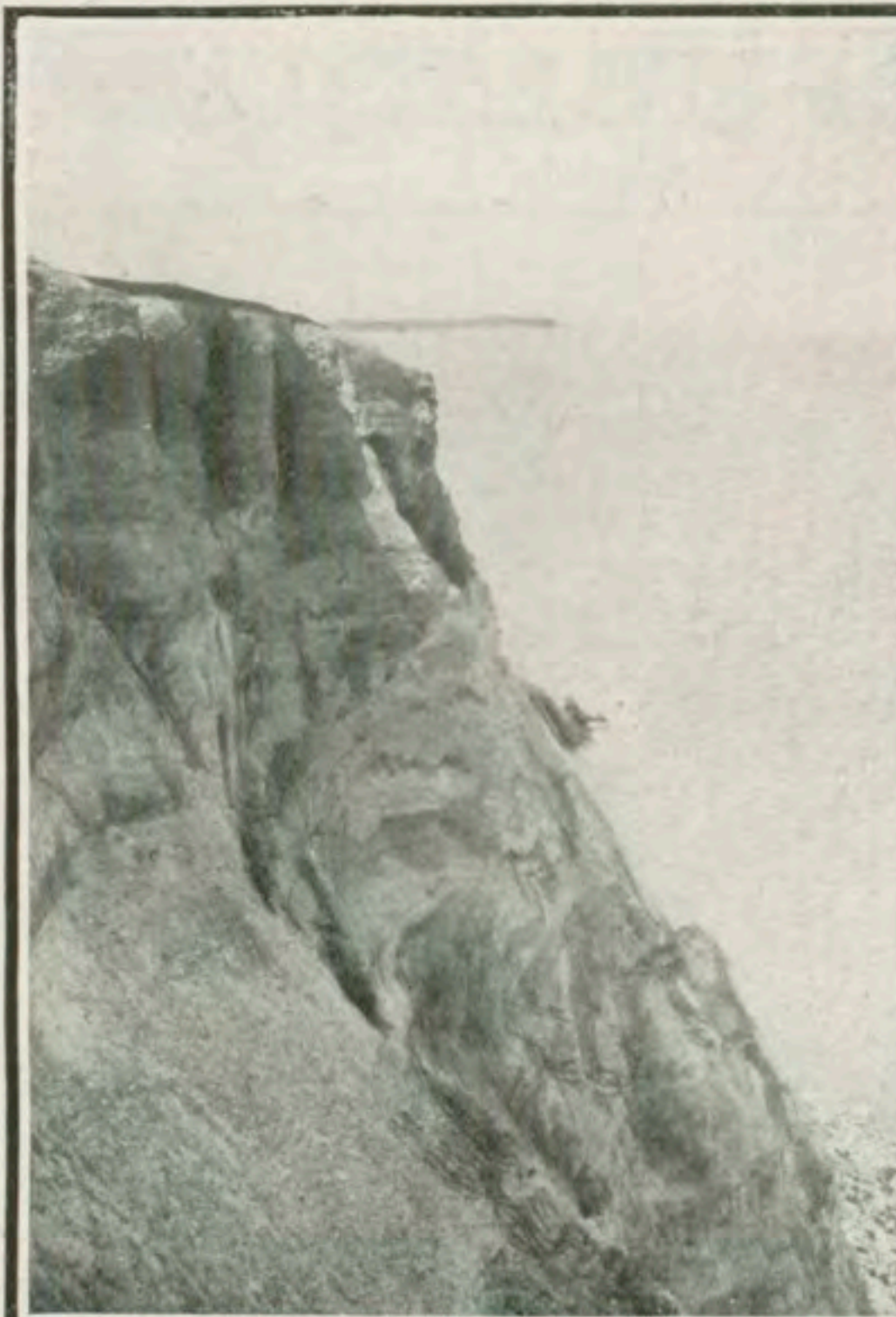
Devant le parc aux voitures.

A 200 mètres de l'arrivée, la course était courue. Verdun filait vers le poteau sans effort, tandis que Sea Sick, à la cravache, perdait du terrain et que Moulins la Marche, après avoir paru se rapprocher, rétrogradait.



L'arrivée du Prix du Président de la République (100.000 francs, 2.500 mètres). Maisons-Laffitte, 4 juillet.

L'espace qui séparait Sea Sick du leader ne faisait que s'accroître, ce qui permettait à Barat d'arrêter son poulain avant le poteau pour gagner de deux longueurs et demie sur Sea Sick. Moulins la Marche troisième, à six longueurs, précédait Hérouval.



La falaise de Sangatte d'où Latham a l'intention de prendre son vol pour l'Angleterre.



La course de Kiel-Peckenfoerde, gagnée par le Meteor, à l'empereur d'Allemagne, devant Hamburg et Germania, dans l'ordre. Les trois yachts figurent sur cette photographie dans l'ordre d'arrivée.



Trois étapes de la locomotion représentées à l'aérodrome de Juvisy : le char romain, l'automobile et l'aéroplane. Tous figuraient au programme de la réunion du dimanche 4 juillet.



Le plus jeune tambour de France, qui a pris part dimanche à la marche des tambours.



Des expériences de secours aux blessés par automobiles ont été faites à Meudon.



La marche des tambours, disputée de la Grande Roue à la Varenne, s'est déroulée avec le plus grand succès.



L'aéroplane Savary, construit aux usines Bollée, en essai au camp d'Auvours.

Principaux résultats sportifs du 28 juin au 4 juillet

AÉRONAUTIQUE

DIMANCHE 4 JUILLET. — Juvisy. — Blériot vole cinquante minutes 8 s. à une hauteur de 20 à 40 mètres.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 4 JUILLET. — La Coupe de Nancy. — Classement général (vitesse) : 1. Hallut, 1 m. 17 s.; 2. Mathis, 1 m. 17 s. 4/5; 3. Gaste, 1 m. 20 s. Touristes : 1. Mathis, 1 m. 25 s.; 2. Ehrmann, 1 m. 26 s.; 3. Château-Thierry, 1 m. 52 s.

ATHLÉTISME

VENDREDI 2 JUILLET. — Auteuil. — Championnats interscolaires de lawn-tennis. — Doubles. — Finale : Binay et Blazy battent Dubuisson et Boislève, 5/7, 6/1, 6/0. Simple. — Finale : Albaron bat Fayelle, 6/3, 6/1. SAMEDI 3 JUILLET. — Ile de Puteaux. — Coupe Linzeler. Championnat simple. — Finale : Decugis bat Germot, 7/5, 7/5, 7/5. DIMANCHE 4 JUILLET. — Racing-Club. — Grand Prix de Paris (1.000 mètres interclubs) : 1. J. Versel; 2. Barioz; 3. Salomez. Temps : 2 m. 44 s. 3/5. Grand Steeple-Chase (1.200 mètres, handicap) : 1. Morlière; 2. Versel; 3. Lucas. Temps : 3 m. 50 s. 1/5.

CYCLISME

LUNDI 28 JUIN. — Vélodrome Buffalo. — Course de 12 heures : 1. Petit-Breton, 470 kilomètres; 2. Léon Georget, 468 ki om. 500; 3. Shirley, 459 kilom. 500. DIMANCHE 4 JUILLET. — Vincennes. — Grand Prix de la Ville de Paris. — Les séries éliminatoires furent gagnées par : Friol, Dupré, Poulain, Rutt, Verri, Van den Born, Mayer, Major Taylor. Prix de l'A. C. F. : 1. Schilles; 2. Aufray, à deux longueurs; 3. Texier, à une demi-longueur. Temps : 2 m. 4 s. 2/5. Prix de Charenton (handicap) : 1. Rutt (scratch); 2. O. Didier; 3. Comès. Temps : 1 m. 17 s. 3/5. Championnat de France (50 kilomètres amateurs) : 1. Parisot, en 1 h. 2 m. 58 s. 3/5; 2. Moncorgé, à deux tours et 100 mètres; 3. Marqueste. Prix du Conseil général (50 kilomètres motos) : 1. Darragon, 46 m. 27 s.; 2. Walthour, à 900 mètres; 3. Parent, à 1.600 mètres.

DIMANCHE 4 JUILLET. — Troyes. — Paris-Troyes : 1. Cadolle, 4 h. 35 m.; 2. Philippe, à une longueur; 3. Durand.

HIPPISME

LUNDI 28 JUIN. — Auteuil. — Grand Prix de l'Élevage (4.500 mètres, 50.000 francs) : 1. Capiello, à M. James Hennessy (G. Parfremont); 2. Grand Mistral, à deux longueurs; 3. Méléze, à quinze longueurs. P. M. : gag., 36 francs; pl., 25 fr. 50, 33 francs. MARDI 29 JUIN. — Maisons-Laffitte. — Prix Fille de l'Air (2.600 mètres, 20.000 francs et en outre 1.000 francs à l'éleveur) : 1. Messaouda, à M. Edmond Blanc (G. Stern); 2. Sainte Livrade, à une longueur; 3. Silver Streak, à deux longueurs et demie. P. M. : gag., 27 francs; pl., 14 francs, 13 fr. 50. Prix de Pépinvast (handicap, 1.600 mètres, 10.000 francs) : 1. Syphon, à M. J. de Saavedra (M. Barat); 2. Café Concert, à deux longueurs; 3. Kumamoto, à une courte tête. P. M. : gag., 79 fr. 50; pl., 26 fr. 50, 29 fr. 50, 30 francs. MERCREDI 30 JUIN. — Tremblay. — Prix Flageolet (2.000 mètres, 20.000 francs, ajoutés à une poule de 400 francs chaque) : 1. Italus, au vicomte d'Harcourt Ch. Hobbs; 2. Darraidou, à trois quarts de longueur; 3. Aveu, à deux longueurs et demie. P. M. : gag., 34 francs, 23 francs, 33 fr. 50. JEUDI 1^{er} JUILLET. — Maisons-Laffitte. — Prix Grandmaster (1.400 mètres, 20.000 francs et en outre 1.000 francs à l'éleveur) : 1. Héralut, au Prince Murat (J. Childs); 2. Fils du Vent, à une courte tête; 3. Troyen, à une longueur et demie; P. M. : gag., 121 fr. 50; pl., 30 fr. 50, 17 fr. 50, 30 francs. VENDREDI 2 JUILLET. — Enghien. — Prix Valois (2.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Capriciosa, à M. A. Veil-Picard (G. Parfremont); 2. Monticello, à une longueur et demie; 3. Red Lock, à quatre longueurs. P. M. : gag., 36 francs; pl., 27 fr. 50, 49 fr. 50, 97 francs. SAMEDI 3 JUILLET. — Amiens. — Grand Prix d'Amiens (2.800 mètres, 10.000 francs) : 1. Labiscotte, à M. Jean Stern (Ch. Childs); 2. Joie, à trois longueurs; 3. Bethesda, à cinq longueurs. P. M. : gag., 17 fr. 50; pl., 9 fr. 50, 12 fr. 50. DIMANCHE 4 JUILLET. — Maisons-Laffitte. — Prix du Président de la République (2.500 mètres, 100.000 francs et un objet d'art offert par M. le Président de la République, en outre 5.000 francs à l'éleveur) : 1. Verdun, au baron M. de Rothschild (M. Barat); 2. Sea Sick, à deux longueurs et demie; 3. Moulins la Marche, à six longueurs. P. M. : gag., 34 francs; pl., 17 fr. 50, 15 fr. 50. Prix Gardefeu (2.100 mètres, 10.000 francs) : 1. Talo Biribil, à M. F. Charron (G. Stern); 2. Phocide, à deux longueurs; 3. Berkshire Lass, à quatre longueurs. P. M. : gag., 82 fr. 50; pl., 33 fr. 50, 30 francs, 47 francs.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs la table des matières du premier semestre 1909 de la Vie au Grand Air. Cette table sera envoyée gratuitement à tout abonné qui nous la demandera, et contre 0 fr. 25 en timbres-poste à tout lecteur non abonné.

FERMES & CHATEAUX

La multiplicité des events, que l'actualité impose au premier plan, ne permet pas à la Vie au Grand Air de s'occuper de certains sports, qui ont cependant des adeptes fervents. Nous recommandons donc à ceux de nos lecteurs qui s'intéressent aux sports suivants : Golf — Tir au pis-

tolet — Chasse à tir — Pêche — Polo — Tir aux pigeons — Chasse à courre — Yachting — Coaching, notre publication : FERMES ET CHATEAUX, qui paraît le 1^{er} de chaque mois et qui suit toutes les manifestations relatives à ces sports, toutes les questions relatives aux chevaux et aux chiens, et tout ce qui concerne la vie à la campagne.

UN GRAND JOCKEY : BARAT

Le premier jockey français qui ait gagné le Grand Prix, a été élevé à l'école de D'Okhuysen Il figure cette année en tête des jockeys gagnants

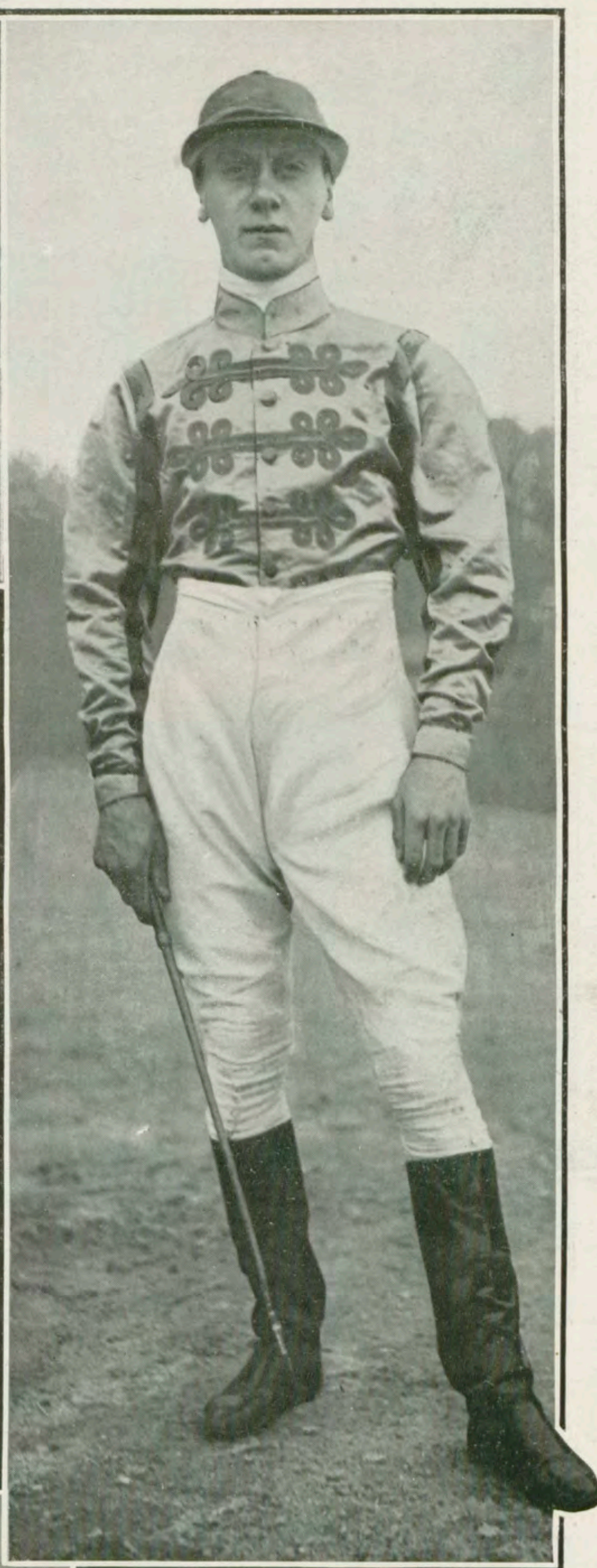


Chez d'Okhuysen.

C'est chez d'Okhuysen que Barat apprit son métier de lad, puis de jockey.

signé. Vint enfin le jour tant attendu du début. C'est une expérience délicate que ce premier contact avec l'épreuve publique. Les qualités techniques, l'habileté du cavalier, sont pour un jockey un fonds indispensable, mais qu'un très grand nombre possède. Ce qui est plus rare, ce sont les qualités morales, le sang-froid, le coup d'œil, l'audace, la rapidité d'exécution. Ces qualités, Barat les montra du premier coup, et ce fut son apport personnel et la véritable raison de sa supériorité. Tous ceux qui le virent débiter à Colombes avec Titus III, sous les couleurs de M. A. Veil-Picard, furent étonnés du calme dont il fit preuve et de l'à-propos avec lequel il amena son cheval sur Alba II, qui ne le battit que d'une encolure. Un vrai jockey, manifestement, s'était révélé.

Il y avait deux ans qu'il était entré en apprentissage et il en avait quinze. Les premières étapes furent assez vite franchies. Il gagna quatre courses cette année-là et, au mois de mai de l'année suivante, 1907, il avait remporté ses 31 victoires et perdu son droit à la décharge. C'est là, pour un apprenti, le point critique que bien d'autres, et des Français, avaient atteint brillamment avant lui pour abdiquer complètement par la suite.

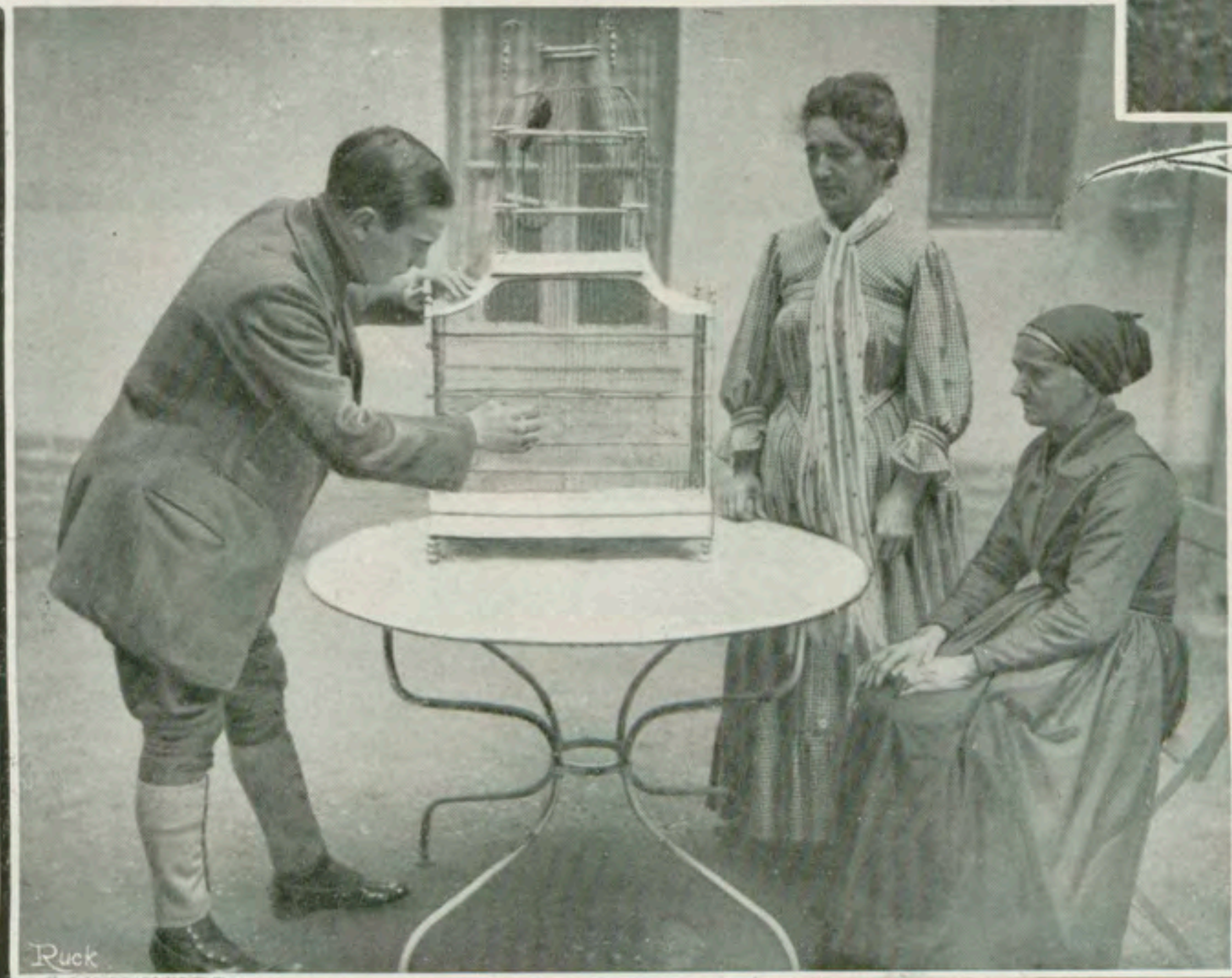


Barat lad.

C'est à 13 ans que Barat fit ses débuts comme lad. Son apprentissage dura deux ans.

Le jeune Maurice Barat eut une inspiration heureuse, le jour où, délaissant la vente des programmes et les vagues figurations à l'Hippodrome et à l'Alhambra, il aborda une carrière qui lui vaut aujourd'hui la popularité et 65.000 francs par an. Le résultat est engageant, mais ce qu'on oublie un peu, c'est ce qu'il a fallu pour l'obtenir, de patience, d'efforts, de dons naturels exceptionnels et aussi de circonstances heureuses.

De patience, d'abord. Il faillit en manquer. Rebuté un moment par le métier de garçon d'écurie et la discipline un peu sévère, las d'attendre l'occasion rêvée d'endosser une casaque, il quitta l'établissement de d'Okhuysen pour celui de Lawrence, pour revenir, d'ailleurs, très vite chez son premier patron, où sa bonne étoile se fixa. Un nouveau contrat de cinq années fut



Barat intime.

Dans sa petite villa de Maisons-Laffitte, Barat habite avec sa mère et sa grand-mère qui a conservé sa coiffure méridionale.

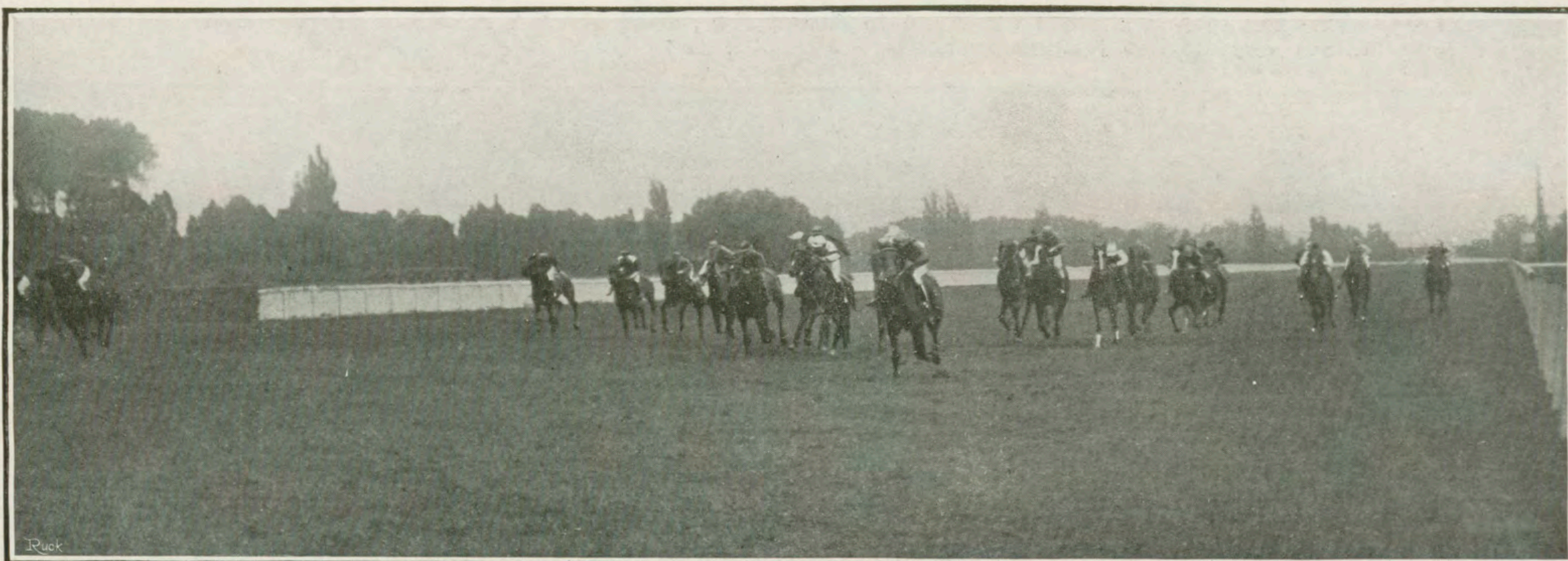
Barat jockey.

Il enleva sa première place à Colombes avec Titus III, à M. Veil-Picard, qui finit second.

C'est alors qu'une heureuse chance est nécessaire et la protection d'un patron confiant et entendu. Barat eut l'un et l'autre. A la fin de l'année 1907, il avait remporté 62 victoires qui le classaient cinquième sur la liste des jockeys gagnants. Jockey de l'écurie M. de Rothschild, qui avait ses premières montes; de l'écurie C. Blanc, qui avait les secondes, ses 82 montes gagnantes le firent passer au quatrième rang, malgré deux malencontreux incidents qui l'éloignèrent pendant deux mois des hippodromes. Cette année, le voici tout à fait au premier rang avec 56 victoires, dont deux sont particulièrement brillantes celles du Grand Prix et du Prix du Président de la République.

STUART.

LES DÉBUTS DES DEUX ANS



Le Prix d'Essai des Pouliches (5.000 fr. 800 m.), Maisons-Laffitte, 29 Juin.

Vingt-quatre débutantes ont pris part à cette épreuve. Foliosa, par Flying Fox et Venia, à M. Edmond Blanc, montée par G. Stern, à son aise en terrain lourd, comme sa propre sœur Saïs, a gagné facilement devant. Cerba 2^e à trois quarts de longueur.



Le dead heat du Prix Cremorne (4.000 fr., 1.000 m.). Le Tremblay, 30 Juin.

Astre Royal avait pris le meilleur du lot de 20 concurrents, mais Styrie, à M. W. Flatman, monté par l'apprenti Curry, l'a devancé et a lutté jusqu'à la fin avec Kioto III, au comte Le Marois, auquel O'Connor a réussi à faire faire dead heat sur le poteau.



Une chute dans le Prix d'Essai des Poulains (5.000 fr., 800 m.). Maisons-Laffitte, 1^{er} juillet.

Rire aux Larmes qui semblait devoir prendre le meilleur, venait en contact avec Fouade Pacha et Hardy tombait. Tambour Major, grand favori, à M. Edmond Blanc, par Adam et Trompette, en profitait pour gagner d'une longueur devant Messidor III.